

# Senato della Repubblica

## 13<sup>a</sup> Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali

### Audizione

Atto comunitario sottoposto a parere sussidiarietà (Protocollo n. 2 del Trattato di Lisbona) n. COM (2014) 581 definitivo

*"Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali"*

Roma, 18 novembre 2014

# Documento di Proposta

## Politiche di Sviluppo per la Concorrenza, la Competitività, la Crescita, la Sostenibilità

### Limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali

#### **Premessa**

In relazione alla Audizione riguardante l'Atto comunitario sottoposto a parere sussidiarietà (Protocollo n. 2 del Trattato di Lisbona) n. COM (2014) 581 definitivo "Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali", [ASCOMAC](#) Federazione Nazionale Commercio Macchine, rappresentativa, tra le altre, di Imprese operanti nel settore della fabbricazione, importazione, distribuzione e relativi servizi di macchine, attrezzature, impianti per le Costruzioni, la Logistica e il Sollevamento, per la generazione distribuita e consumo ad alta efficienza di Energia, motori e gruppi elettrogeni per i settori industriale, nautico e navale, aderente a [Confcommercio Imprese per l'Italia](#) e Socio di [Federcostruzioni](#), esprime il più sincero ringraziamento al Presidente della 13<sup>a</sup> Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali Senatore Marinello e agli Onorevoli Senatori Componenti della Commissione, per avere voluto audire la Federazione Ascomac, consentendo la formulazione e presentazione di Proposte sul Provvedimento oggetto di audizione.

#### **Introduzione**

La Politica orientata alla Sostenibilità richiede una attenta analisi e valutazione delle "potenzialità ed attualità" di prodotti, sistemi, componenti ad alta efficienza a favore del mercato in termini di Concorrenza, Crescita e Sviluppo.

In ordine al provvedimento in esame, come abbiamo più volte segnalato al Governo ed al Parlamento, anche in occasione della Delega Fiscale, la realizzazione di un prodotto sostenibile come il Motore, rappresenta uno dei pilastri fondanti della Decarbonizzazione del Sistema nelle sue più diverse applicazioni – stazionario, mobilità, trasporti - a livello tecnico e giuridico operativo, rispettivamente, in termini :

#### **tecnici**

- Qualità dell'aria
- Inquinamento atmosferico
- Innovazione tecnologica
- Alta efficienza energetica
- Carburanti ecosostenibili

#### **giuridico-operativi**

- Certezza normativa ed estensione del campo di applicazione
- Armonizzazione della normativa ora frammentata
- Semplificazione amministrativa
- Concorrenza e Competitività del mercato interno
- Sorveglianza del mercato
- Raccordo con le direttive di riferimento sia a livello di prodotto (motore – macchina/motore) che di utilizzo (cantiere, ambienti pericolosi, lavori sotterranei etc.)

La proposta di Regolamento in esame prevede nuove prescrizioni in materia di emissioni di inquinanti gassosi e di particolato, di omologazione comunitaria per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, introducendo diverse ed importanti novità.

Evidenziamo, con specifico riferimento all'omologazione del motore, una evoluzione del regime giuridico:

- dal cosiddetto "Vecchio Approccio" e cioè "approccio per prodotto", dove la Direttiva è destinata a coprire tutti gli aspetti legati ad un singolo prodotto e avere carattere obbligatorio (Total Directive) o informativo (Optional Directive), e dove i Paesi Membri sono obbligati ad accettare i prodotti realizzati in accordo a tali specifiche
- al "Nuovo Approccio" dove la legislazione fissa solo i requisiti essenziali e non le specifiche tecniche della produzione affidate alle norme armonizzate (Considerando nn. 6, 17, 33)

L'approccio armonizzato a livello UE

- costituisce il metodo più efficiente in termini di costi per i costruttori e per gli utilizzatori finali per conseguire una riduzione delle emissioni inquinanti, oltre che di semplificazione amministrativa delle attività
- consente un maggior raccordo con le Direttive "Nuovo Approccio", non solo in termini di prodotto ma anche di utilizzo, e, conseguentemente, di cogliere al meglio l'obiettivo della Sostenibilità.

La scelta del Regolamento, anziché della Direttiva, garantisce:

- la relativa applicazione diretta ai costruttori, alle autorità di omologazione e ai servizi tecnici e, nel contempo,
- l'aggiornamento della normativa in modo più rapido ed efficiente per tenere meglio in conto l'evoluzione della tecnica
- su temi strategici quali la tutela della salute umana e dell'ambiente, anche attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico da inquinanti gassosi e di particolato, comprese le dimensioni delle particelle di particolato, di conseguire il miglioramento della qualità dell'aria di proseguire celermente e con maggiore certezza attraverso una riduzione dei gas a effetto serra, il miglioramento del risparmio energetico verso la Decarbonizzazione.

## OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Riteniamo che il Provvedimento in oggetto rappresenti un passo in avanti verso il raggiungimento degli obiettivi di Sostenibilità attraverso certezza e armonizzazione della normativa riguardante tutti gli attori del processo omologativo di motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, semplificazione amministrativa per la concorrenza e la competitività del mercato interno.

### Di seguito alcune osservazioni e proposte

#### Art. 24

Nell'ambito del Provvedimento in esame, si ritiene utile

##### **Proposta n.1**

Prevedere, oltre a quanto indicato, l'abbinamento motore termico/motore elettrico, consentendo così di implementare le prestazioni del Motore/Macchina mobile non stradale, in termini di alta efficienza, di riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, di risparmio energetico, di maggiore flessibilità di utilizzo in rapporto alle condizioni ambientali di impiego (centri urbani, vicinanza a scuole, ospedali etc.).

##### **Proposta n. 2**

Inserire tra i carburanti: biodiesel e gnl.

## Art. 25

Ferma rimanendo la garanzia da parte del fabbricante della conformità dei motori in produzione al tipo omologato, relativamente alle prescrizioni del Regolamento in esame

### Proposta

Si propone la previsione dell'assolvimento dell'obbligo, da parte dell'Impresa richiedente l'omologazione del Motore/Macchina mobile non stradale, del controllo del processo produttivo e del prodotto, ai fini della conformità di produzione, nonché dell'accertamento della conformità del prodotto al tipo omologato esclusivamente con la presentazione alla Amministrazione, della certificazione del sistema di gestione per la qualità ISO o altra appropriata certificazione emessa - sistema di produzione e del prodotto - a fronte di norme armonizzate, da un organismo di certificazione accreditato da un ente di accreditamento designato da uno Stato membro dell'Unione europea ai sensi del Regolamento 2008/765/CE, o firmatario degli Accordi internazionali di mutuo riconoscimento (IAF MLA).

Le macchine operatrici, i sistemi, i componenti e le entità tecniche (motori) destinate all'impiego nei suddetti veicoli, rientrano e sono regolamentate dalle "direttive di prodotto", tra cui la Direttiva Macchine – Direttiva 2006/42/CE recepita nel nostro ordinamento dal D.Lgs. n. 17/2010.

Le direttive di prodotto che regolamentano l'immissione sul mercato e la messa in servizio di prodotti quali macchine e relative emissioni acustiche e da inquinanti gassosi e particolato, unità da diporto, ascensori etc. prevedono a carico del fabbricante l'applicazione di un sistema di qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto medesimo oltre che le modalità e le procedure di sorveglianza. L'Organismo notificato valuta il sistema Qualità per determinare se questo soddisfa i requisiti previsti dalla direttiva. Da ultimo, la sorveglianza, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, deve garantire che il fabbricante soddisfa tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

La certificazione del sistema di gestione per la qualità ISO o altra appropriata certificazione emessa, a fronte di norme armonizzate, da un organismo di certificazione accreditato da un ente di accreditamento designato da uno Stato membro dell'Unione europea ai sensi del Regolamento 2008/765/CE, o firmatario degli Accordi internazionali di mutuo riconoscimento (IAF MLA), nei paesi U.E. è riconosciuta valida ai fini della verifica del processo produttivo.

## Art. 42

L'articolo in oggetto prevede la istituzione di una Piattaforma amministrativa centrale dell'Unione e banca dati per lo scambio in formato elettronico di informazioni e dati relativi alle omologazioni UE.

### Proposta

Si propone di effettuare una verifica di altre piattaforme e banche di dati esistenti in materia di prodotti, coordinando le piattaforme in essere per arrivare in tempo utile alla realizzazione di unica banca dati.

La proposta si basa sul fatto che, ad es., nel caso di macchine mobili non stradali esiste già una piattaforma e banca di dati **ICSMS** nella quale confluiscono i dati relativi ad es. alla emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto, tra cui le macchine mobili non stradali di cui alla presente proposta di Regolamento.

In altri termini la semplificazione si realizza attraverso la **unicità del dato riferito ad un medesimo prodotto** consultabile da tutti gli Attori interessati in funzione delle rispettive attività, realizzando di fatto il "Passaporto macchina, componente, motore"

[L'ICSMS](#) è un sistema via Internet che consente un ampio scambio di informazioni tra tutti gli organismi di vigilanza del mercato. Gli utenti hanno la possibilità di condividere rapidamente e in modo efficiente i risultati delle prove, i dati identificativi di un prodotto, le fotografie, le informazioni relative agli operatori economici, le valutazioni di rischio compresi i dati di pericolosità, le informazioni sugli incidenti e i provvedimenti adottati dalle autorità di vigilanza.

L'ICSMS comprende un'area riservata e un'area pubblica. La prima è destinata alle autorità di vigilanza del mercato. È accessibile anche alle autorità doganali e ai funzionari dell'Unione europea. Contiene tutte le informazioni disponibili (descrizione dei prodotti, risultati delle prove, provvedimenti adottati, ecc.). L'area pubblica è destinata ai consumatori e agli operatori economici. Le informazioni accessibili al pubblico sono soltanto il riferimento del prodotto e i dati relativi alla sua non conformità e non i documenti ad uso interno (cioè la corrispondenza tra l'autorità e il fabbricante/l'importatore, ecc.).

L'ICSMS raccoglie già i risultati delle prove relative a oltre 47 500 prodotti e contiene un elenco di oltre 650 autorità di tutti i paesi del SEE – e ciò in relazione a oltre 45 direttive. Gli account utente sono 3 600. L'ICSMS consente a tutti gli utenti pubblici e interni di effettuare ricerche specifiche. Si può, ad esempio, avviare una ricerca relativa a singoli prodotti e ai risultati delle prove per intere categorie di prodotti. Si possono ottenere i risultati delle prove riguardanti i prodotti di determinati paesi. È possibile recuperare informazioni riguardanti i prodotti disciplinati da una determinata direttiva, le notifiche connesse alle clausole di salvaguardia, le notifiche RAPEX, i fabbricanti, gli importatori e i rivenditori. La riservatezza è tutelata mediante un sistema di autorizzazioni d'accesso.

## **Italia - Nuovo Codice della Strada**

### **Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Atto Senato n. S 1638.**

Si evidenzia come la Legge Delega di riforma del Codice della Strada preveda in linea generale all'**art. 2, Principi e criteri direttivi**, comma 2 lettera e) “*classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli e dei rimorchi, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, di cui agli articoli da 47 a 55, da 71 a 74 e da 79 a 92 del codice della strada, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;*”

Il termine sostenibilità ricorre due volte, e riferito (ndr solo) alla mobilità.

#### **Proposta**

Si richiede che nella Legge Delega, ai fini della sostenibilità di veicoli, componenti, unità tecniche indipendenti quali i motori, ai fini di omologazione sia espressamente indicato quanto previsto dall'art. 33 della Proposta di Regolamento ed in particolare i motori/sistemi ibridi termico-elettrici.

## **Ascomac Cantiere a impatto zero**

In tema di **Sostenibilità e di macchine e impianti ad alta efficienza per le Costruzioni sostenibili**, Ascomac ha promosso e realizzato **Cantiere a Impatto Zero: Piattaforma di ricerca, innovazione e sviluppo** finalizzata a integrare prodotto/processo di operatività sull'ambiente costruito, in tutto il **ciclo vita**: dall'investimento, alla progettazione e costruzione, all'esercizio, allo smaltimento a fine vita, attraverso metodi, sistemi, modelli informatici quali **GIS** e **BIM**, finalizzati alla riduzione dell'errore, il tutto sottoposto a certificazione di sostenibilità.

Il Programma è stato presentato al [Samoter di Verona](#), al [SAIE di Bologna](#) e al [Key Energy a Rimini](#).

Vedi anche [Rapporto Federcostruzioni 2014 – Sezione Ascomac, pagg.69/72](#).

Roma, 18 novembre 2014

Dr. Carlo Belvedere  
Segretario Generale

