Parere sulla proposta di direttiva del Consiglio che stabilisce i pesi e le dimensioni massime dei veicoli stradali superiori a 3,5 tonnellate che circolano all'interno della Comunità [1]

(94/C 295/14)

Il Consiglio, in data 7 febbraio 1994, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Moreland, in data 11 maggio 1994.

Il Comitato economico e sociale ha adottato a larga maggioranza (2 voti contrari e 4 astensioni) il 1° giugno 1994, nel corso della 316ª sessione plenaria, il seguente parere.

1. Tenore della proposta della Commissione

1.1. La proposta di direttiva della Commissione è intesa a codificare in un unico testo la direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi e alle dimensioni dei veicoli, più volte modificata, a estenderne le disposizioni ai trasporti nazionali e ad aumentare a 44 tonnellate il peso massimo autorizzato di taluni veicoli e combinazioni di veicoli a 6 assi (in precedenza il peso autorizzato era di 40 tonnellate per gli autocarri articolati e le combinazioni con rimorchio a 5 e 6 assi nei trasporti internazionali e di 44 tonnellate per gli autoarticolati che caricano containers di 40 piedi nei trasporti combinati). Questi veicoli devono essere dotati di sospensioni non dannose per il manto stradale.

1.2. La Commissione propone poi che la larghezza massima autorizzata sia portata da 2,5 m. a 2,55 m. per i veicoli non refrigerati e a 2,60 m. per quelli refrigerati.

1.3. Attualmente il peso massimo autorizzato per gli autoarticolati di maggiori dimensioni presenta differenze superiori al 30 % fra i vari Stati membri. La Commissione ritiene che questa situazione pregiudichi il mercato unico. D'altro canto, però, essa ritiene che altre caratteristiche tecniche relative al peso degli assi e al peso massimo dei singoli veicoli possano essere decise a livello nazionale.

2. Osservazioni di carattere generale

2.1. Nel 1985 la Comunità ha convenuto che per i veicoli utilizzati nei trasporti internazionali gli Stati membri avrebbero dovuto adottare un peso massimo autorizzato di almeno 40 tonnellate su 5 assi o avvicinarsi a tale valore. Ciò non toglie che le legislazioni nazionali relative al peso dei veicoli continuano a presentare forti disparità, e ciò soprattutto in relazione al peso massimo totale a pieno carico dei medesimi. Questa situazione rispecchia differenze fra gli Stati membri medesimi per quanto riguarda

— la geografia,

— l'importanza relativa dei trasporti su strada,

— il ruolo e l'importanza delle ferrovie e dei canali navigabili nei trasporti merci,

— l'attenzione rivolta al problema dell'impatto dei veicoli sull'ambiente,

— le infrastrutture, specie per quanto concerne la struttura dei ponti.

Il Comitato ritiene pertanto che nell'immediato sarà difficile addivenire ad un qualsiasi accordo sul peso massimo e sulle dimensioni massime autorizzate. Ritiene inoltre che il compromesso avanzato dalla Commissione non soddisferà i vari interessi in gioco, e tanto meno quelli degli Stati membri. Le si potrebbe ad esempio rimproverare di fissare limiti troppo bassi per gli interessi dei trasporti su strada e troppo elevati ai fini ambientali.

2.2. Il Comitato è decisamente favorevole alla creazione di un mercato interno senza frontiere, ma non ritiene che l'assenza di un ulteriore accordo sulle dimensioni e sui pesi massimi degli autocarri e sull'estensione di questi ultimi ai trasporti nazionali costituirà un ostacolo significativo agli scambi. Non ritiene poi che sarà molto importante per assicurare condizioni eque di concorrenza in relazione al cabotaggio (questo rappresenta solo lo 0,2 % del volume complessivo dei trasporti su strada).

2.3. Il Comitato prende atto che, secondo la Commissione, « l'aumento del peso massimo in sette Stati membri implicherà un minor numero di viaggi per trasportare la stessa quantità di merci ». Il Comitato si chiede però quale sarà l'impatto di tale provvedimento, se questo accentuerà l'abbandono del trasporto merci per ferrovia o canale navigabile e se andrà a scapito dei trasporti combinati. Fa tuttavia presente che i trasporti merci sono condizionati più dal loro volume che dal loro peso.

2.4. Il Comitato è consapevole del fatto che la proposta presenta dei vantaggi. Se ad esempio tutti gli Stati membri prevedessero i medesimi valori massimi

[1] GU n. C 38 del 8. 2. 1994, pag. 3.

sarebbe più agevole far rispettare le normative sui pesi e sulle dimensioni (Ciò non esenta tuttavia gli Stati membri da verifiche con pese a ponte, a prescindere da qualsiasi modifica legislativa).

2.5. Per molti Stati membri (se non per tutti) e per numerosi gruppi d'interesse questi vantaggi non superano tuttavia gli svantaggi. Di conseguenza, pur compiacendosi della codificazione delle attuali normative, che sono aggiornate per tener conto del progresso tecnico, per l'immediato il Comitato non vede l'utilità di estendere le disposizioni ai trasporti nazionali. Esso non ritiene che i vantaggi sul mercato interno bastino a giustificare l'adozione dell'intera proposta. Il Comitato giudica pertanto opportuno limitarsi alla codificazione delle normative in vigore e non ritiene consigliabile portare avanti le altre proposte, specie quelle relative ai pesi massimi autorizzati.

2.6. La Commissione dovrebbe esaminare il problema alla luce del contesto economico, sociale e ambientale, prestando particolare attenzione all'impatto sulle distorsioni di concorrenza nei trasporti su strada (cabotaggio compreso) nella prospettiva di un programma graduale di armonizzazione.

3. Osservazioni particolari

Le osservazioni specifiche che seguono sono formulate unicamente nell'eventualità che il Consiglio decida di esaminare la proposta.

3.1. *Preambolo: 2° considerando «Considerando che le differenze»*

Come si è detto nelle osservazioni di carattere generale, queste affermazioni devono essere suffragate da maggiori riscontri. Ove risultassero vere, risulterebbero probabilmente svantaggiati gli Stati membri con i pesi massimi autorizzati più bassi. Questi Stati membri sono però manifestamente restii a elevare tali soglie relative al peso massimo totale a pieno carico dei veicoli.

3.2. *Articolo 4, paragrafo 4*

Il brano di frase «che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale» è vago. Sarebbe auspicabile che la Commissione adottasse una formulazione più chiara e prevedesse se possibile un elenco di esempi in un allegato.

3.3. *Articolo 10*

La data del 1° gennaio 1995 non è realistica, soprattutto perché la direttiva dovrà essere trasposta nelle legislazioni nazionali.

3.4. *Allegato I*

3.4.1. Punto 1.2, lettera b): Come anche per il peso totale a pieno carico dei veicoli si delineeranno posizioni diverse difficilmente conciliabili.

3.4.2. Punto 1.3: L'altezza dipende in larga misura dall'altezza dei ponti. Taluni Stati membri non prevedono alcun limite in relazione all'altezza. Una normativa comunitaria sembra superflua e questo tipo di disposizioni potrebbe essere deciso a livello nazionale.

3.4.3. Non figura alcuna menzione alla distanza interassiale, la quale influisce sui danni ai ponti.

3.4.4. Punto 2.2.1: riformulare come segue:

«ciascun asse motore che non sia asse sterzante è munito di doppi pneumatici.»

3.4.5. Punto 2.3.3: Si dovrebbe ammettere un'alternativa declassata a 31 t. in modo da adeguare i limiti di peso dei veicoli a motore qui considerati per analogia a quelli previsti per i veicoli a motore a 3 assi.

4. Ulteriori osservazioni

4.1. Il Comitato ha appreso che alcuni Stati limitrofi e alcuni Stati che probabilmente aderiranno alla Comunità (come la Svezia e la Finlandia) hanno fatto presente con insistenza che le proposte della Commissione avranno ripercussioni negative sulle loro economie. Sarebbe opportuno tener conto di tali prese di posizione.

4.2. La Commissione dovrebbe assicurare una certa compatibilità fra i lavori relativi ai pesi e alle dimensioni e quelli relativi alle omologazioni.

4.3. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero migliorare le tecniche e le procedure di attuazione.

4.4. Il Comitato si rammarica che la proposta non sia accompagnata da una «scheda d'impatto».

Fatto a Bruxelles, il 1° giugno 1994.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Susanne TIEMANN