

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale»

(2001/C 123/19)

Il Consiglio, in data 8 maggio 2000, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Kielman in data 7 dicembre 2000.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 24 gennaio 2001, nel corso della 378ª sessione plenaria, con 50 voti favorevoli, 2 contrari e 2 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Il 28 settembre 1995 il Consiglio dei ministri ha esaminato una proposta di direttiva del Consiglio, presentata dalla Commissione, che stabilisce le dimensioni ed i pesi massimi autorizzati per i veicoli stradali di peso superiore a 3,5 tonnellate che circolano nella Comunità.

1.2. La proposta comprendeva tra l'altro la definizione di una lunghezza massima armonizzata di 12 metri per tutti i veicoli a motore nell'Unione europea.

1.3. Tuttavia, dato che diversi Stati membri sarebbero favorevoli ad una lunghezza massima di 15 metri per gli autobus rigidi, non è stato possibile raggiungere una maggioranza né sul limite di 12 metri per tutti i veicoli rigidi, né sul limite di 15 metri per gli autobus rigidi.

1.4. La proposta della Commissione è stata in parte adottata come Direttiva 96/53/CE, ma per le dimensioni degli autobus non è stato stabilito alcun limite massimo.

1.5. Quanto al traffico internazionale, si garantisce unicamente che gli autobus fino a 12 metri di lunghezza ed i cosiddetti autobus snodati fino a 18 metri di lunghezza possano circolare liberamente nell'intera UE.

1.6. Per il traffico nazionale restano quindi validi diversi limiti massimi. Per questo motivo il Consiglio ha ritenuto necessario riflettere ulteriormente sull'introduzione in tutta l'UE di una lunghezza massima armonizzata superiore a 12 metri per gli autobus e gli autobus granturismo.

1.7. Su richiesta del Consiglio, la Commissione ha elaborato una relazione sull'impiego degli autobus e degli autobus granturismo con una lunghezza massima di 15 metri nella quale vengono presi in esame tutti gli aspetti relativi all'impiego di autobus rigidi e di autobus granturismo di lunghezza superiore a 12 metri.

1.8. In base a tale relazione il Consiglio dei ministri, in occasione della riunione del 29 marzo 1999, ha invitato la Commissione a presentare una proposta di modifica della Direttiva 96/53/CE al fine di armonizzare le dimensioni massime consentite per gli autobus rigidi e per gli autobus granturismo nel traffico nazionale ed internazionale.

2. Osservazioni generali

2.1. Dato che, per quanto riguarda gli autobus, la Direttiva 96/53/CE si limita ad armonizzare la lunghezza dei veicoli per il traffico internazionale, per gli autobus impiegati nel traffico nazionale vige soltanto la legislazione nazionale, che nei vari Stati si è sviluppata in maniera divergente. Ciò implica che la libera circolazione di autobus di lunghezza superiore a 12 metri non è garantita in tutta la Comunità, benché tali autobus vengano frequentemente usati in diversi Stati.

2.2. Quanto alla sicurezza dei passeggeri, occorre rilevare l'assenza di prove che dimostrino che gli autobus rigidi di lunghezza massima di 15 metri siano meno sicuri di autobus rigidi lunghi 12 metri.

La Commissione dichiara anzi che in determinate circostanze gli autobus rigidi lunghi 15 metri sono più sicuri degli autobus snodati lunghi 18 metri.

2.3. Le Direttive 96/53/CE e 97/27/CE relative alle dimensioni e pesi prescrivono la traiettoria di manovra, nonché il raggio esterno e interno che i veicoli devono poter compiere. Su questa base la Commissione è giunta alla conclusione che norme più restrittive per gli autobus rigidi di lunghezza superiore a 12 metri non sarebbero giustificate.

È d'altro canto vero che, in fase di curva, lo sbalzo degli autobus rigidi di 15 metri è maggiore rispetto a quello degli autobus di 12 metri e rispetto a quello degli autobus snodati di 18 metri. Occorre poi stabilire alcune disposizioni per le fermate.

2.4. La Commissione propone che gli autobus di lunghezza superiore a 12 metri, dato il peso massimo totale maggiore, siano forniti di 3 o più assi. La lunghezza degli autobus a due assi dovrebbe quindi essere limitata a 12 metri.

2.5. La Commissione propone inoltre che per il traffico nazionale e internazionale la lunghezza totale degli autobus rigidi non superi i 15 metri (compreso eventuale porta-sci).

2.6. Per gli autobus dotati di rimorchio la legislazione attuale non è chiara.

La proposta della Commissione intende eliminare questa lacuna stabilendo un limite di 18,75 metri per la lunghezza totale della combinazione autobus + rimorchio. Questa dimensione corrisponde alla lunghezza massima della combinazione autocarro + rimorchio consentita in tutta l'Unione.

2.7. Il Comitato ricorda il parere⁽¹⁾ elaborato il 27 gennaio 1999 in merito alla «Relazione della Commissione sull'uso di autobus di linea o granturismo aventi una lunghezza massima di 15 metri».

2.8. Nel suddetto parere il Comitato si dichiara favorevole all'opzione che consente in tutta l'Unione una lunghezza massima per i veicoli rigidi pari a 15 metri, senza requisiti supplementari, in modo da autorizzare tutti i veicoli di 12,75 metri, 13,5 metri e 13,75 metri, qualunque sia il numero degli assi.

2.9. Il Comitato concorda con la proposta della Commissione di stabilire un periodo transitorio, fino al 31 dicembre 2009, in cui sarà consentita la circolazione dei veicoli impiegati nel traffico nazionale che non rispondono ai criteri contenuti nella Direttiva. Dopo il 31 dicembre 2009 tali veicoli non potranno più circolare.

3. Osservazioni specifiche

3.1. Il Comitato, anche in considerazione del parere del 27 gennaio 1999, ritiene che la proposta della Commissione che impone che i veicoli di oltre 12 metri abbiano tre assi,

debba essere respinta. L'argomentazione che la Commissione adduce a favore di tale requisito è far sì che i fabbricanti, per i diversi modelli dei veicoli, si attengano ai limiti di peso, e che i veicoli non danneggino le infrastrutture stradali esistenti.

3.2. I limiti di peso ed il carico sugli assi dei veicoli destinati al trasporto internazionale, tuttavia, sono già definiti a livello comunitario. Per il traffico nazionale sono consentite deroghe sui pesi. La Commissione, richiamandosi al corretto svolgimento del cabotaggio, reputa necessario creare un regime armonizzato, imponendo l'obbligo di un terzo asse per i veicoli più lunghi di 12 metri.

3.3. Il Comitato ritiene superflua questa parte del documento della Commissione. In effetti, i paesi che consentono la circolazione nazionale di veicoli che hanno un peso superiore a quello concordato a livello comunitario, risultano svantaggiati, perché non sarà loro possibile il cabotaggio in altri paesi, mentre i paesi che consentono la circolazione di veicoli il cui peso è uguale o inferiore a quello concordato a livello comunitario potranno svolgere il cabotaggio in altri paesi. Questo problema pertanto si risolverà senza interventi esterni.

3.4. Il Comitato ritiene che la posizione della Commissione in base alla quale, per ottenere l'omologazione, tutti gli autobus, indipendentemente dalla loro lunghezza, devono attenersi allo sbalzo massimo stabilito nella Direttiva 97/27/CE non sia compatibile con la proposta della stessa Commissione di consentire la circolazione di autobus lunghi 15 metri a livello nazionale.

3.5. Risulta infatti che gli autobus di 15 metri non possono attenersi ai requisiti sullo sbalzo degli autobus di cui alla Direttiva 97/27/CE. Soltanto gli autobus con una lunghezza massima di 14 metri e 60 centimetri, incluso il porta-sci, soddisfano a tali requisiti. Ciò significa che tutti gli autobus di 15 metri al momento in uso dovranno scomparire dal mercato. Il Comitato chiede quindi di emendare quanto prima la Direttiva 97/27/CE per quanto concerne i requisiti relativi allo sbalzo, in modo che gli autobus di 15 metri possano essere mantenuti.

3.6. Infine, il Comitato concorda con la constatazione della Commissione secondo cui aumentare la lunghezza massima degli autobus in taluni Stati membri ridurrà il numero di autobus necessari per trasportare lo stesso numero di passeggeri, e la conseguente diminuzione del numero dei trasporti avrà effetti positivi sotto il profilo sia ambientale che economico.

(1) COM(97) 499 def. — Parere CES del 27 gennaio 1999, GU C 101 del 12.4.1999, pag. 22.

4. Sintesi e conclusioni

4.1. Il Comitato ritiene positiva la proposta della Commissione intesa a stabilire una lunghezza armonizzata degli autobus rigidi per il trasporto nazionale ed internazionale.

4.2. Il Comitato condivide i seguenti aspetti:

- estensione del campo di applicazione della Direttiva 96/53/CE al trasporto nazionale di passeggeri;
- fissazione, per gli autobus rigidi e granturismo, di una lunghezza massima di 15 metri (compreso il porta-sci);
- fissazione di una lunghezza massima di 18,75 metri per gli autobus con rimorchio;
- definizione di un periodo transitorio di 9 anni.

Bruxelles, 24 gennaio 2001.

4.3. Il Comitato ritiene che le seguenti parti della proposta della Commissione dovrebbero essere ritoccate:

- l'obbligo di dotare di tre assi gli autobus di lunghezza superiore a 12 metri. Tenendo conto dei limiti di peso concordati a livello internazionale e stabiliti nella Direttiva 96/53 CE, questo obbligo è superfluo. Se il campo di applicazione della direttiva sarà esteso al traffico nazionale, saranno i costruttori/fabbricanti stessi, attenendosi a quanto richiesto dalla legge, a decidere se dovranno essere montati 2 o 3 assi.
- L'obbligo che gli autobus di 15 metri rispondano ai requisiti relativi allo sbalzo massimo stabiliti nella Direttiva 97/27/CE. Secondo il Comitato, se la Commissione ritiene che gli autobus di 15 metri debbano essere armonizzati nell'UE, anche le disposizioni della Direttiva 97/27/CE relative ai requisiti nazionali previsti per lo sbalzo dovranno essere modificate in modo da poter mantenere gli autobus di 15 metri.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Göke FRERICHES
