

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 74/408/CEE del Consiglio relativa ai sedili, ai loro ancoraggi e ai poggiatesta dei veicoli a motore»

(COM(2003) 361 def. — 2003/0128 (COD))

(2004/C 80/02)

Il Consiglio, in data 3 luglio 2003, 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 in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Ranocchiaro in data 12 novembre 2003.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il 10 dicembre 2003, nel corso della 404^a sessione plenaria, con 102 voti favorevoli, 1 contrario e 1 astensione, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La proposta in esame si inserisce nel quadro regolamentare generale della omologazione dei veicoli e dei relativi dispositivi.

1.2. Il montaggio dei sedili, loro ancoraggi e poggiatesta è un aspetto tecnico di particolare rilievo che deve essere disciplinato a livello comunitario.

1.3. La presentazione contemporanea di ben tre proposte di direttiva ⁽¹⁾ si basa sul principio fondamentale dell'armonizzazione totale perseguito con un unico gruppo di norme comunitarie, un'unica procedura di approvazione, e la conseguente contemporanea entrata in vigore nell'Unione.

1.4. La necessità delle norme omologative in esame è collegata all'estensione del montaggio e dell'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza ad una gamma più vasta di autoveicoli.

1.5. L'obbligo delle cinture era infatti sin qui previsto solo per le autovetture (cat. M1) e — limitatamente ai sedili anteriori — per i veicoli per il trasporto merci di massa massima più bassa, vale a dire sotto le 3,5 T (N1). Ne rimanevano per contro esclusi i veicoli per il trasporto merci più pesanti (N2 ed N3) nonché minibus e autobus (M2 e M3).

1.6. Soltanto di recente l'uso obbligatorio delle cinture è stato esteso a tutte le categorie di autoveicoli per il trasporto di merci e persone ⁽²⁾.

1.7. Per i veicoli diversi dalle autovetture, non esistendo fino ad oggi una vera e propria omologazione comunitaria, gli Stati membri hanno potuto decidere se applicare o meno a livello nazionale le tre direttive vigenti, di cui si suggerisce la modifica con le tre proposte di direttiva citate.

1.8. La previsione di installazione su veicoli di maggiore massa massima non solo impone di montare cinture a due o tre punti ma anche implica la necessità che queste siano fissate ai sedili invece che al telaio del veicolo come nel caso delle autovetture. Ecco perché è necessaria la conformità a tutte e tre le direttive insieme.

2. Osservazioni del Comitato

2.1. Il CESE apprezza l'approccio normativo volto ad un'armonizzazione totale nello spirito dell'art. 95 del Trattato.

2.2. La misura prevista dalla proposta in esame risponde alla necessità di implementare la sicurezza dei passeggeri e rientra quindi a buon diritto nel Programma di azione europeo per la sicurezza stradale ⁽³⁾.

2.3. La direttiva di cui si propone la modifica prevede già tutte le norme tecniche e amministrative per omologare veicoli di categoria diversa da M1.

2.4. La vera novità consiste nel divieto di installare sedili disposti in senso longitudinale sui nuovi tipi di veicoli (a partire dall'1.7.2004) e sui nuovi veicoli di tutte le categorie (M1, M2, M3 classe II o B) eccezion fatta per gli autobus urbani (a partire dall'1.1.2006).

⁽¹⁾ Insieme alla COM(2003) 361 def., oggetto del presente parere, vengono infatti presentate anche la COM(2003) 362 def. sugli ancoraggi delle cinture di sicurezza e la COM(2003) 363 def. sulle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta.

⁽²⁾ Direttiva 2003/20/CE dell'8.4.2003, GU L 115 del 9.5.2003.

⁽³⁾ Comunicazione della Commissione COM(2003) 311 def. del 2.6.2003, sulla quale il CESE sta elaborando un parere.

2.5. Il divieto è stato deciso infatti a seguito di una ricerca commissionata ad esperti esterni, dalla quale è emerso che i sedili disposti longitudinalmente al senso di marcia andrebbero vietati negli autobus nei quali sono vietati i posti in piedi ⁽¹⁾.

2.6. La norma prevede opportunamente alcune esenzioni dall'applicazione del divieto (camper se i sedili sono usati a veicolo fermo, ambulanze, ecc.). Persistono tuttavia delle considerazioni critiche, che si concentrano su due aspetti:

- scomparsa dei salotti e quindi di zone di maggior comfort negli autobus granturismo,
- tempi di implementazione della norma troppo ristretti.

2.7. La sicurezza è un valore universale, che deve essere promosso da tutti i soggetti coinvolti. È necessario fare ogni sforzo sia tecnico che economico al fine di perseguire questo obiettivo. Ciò però non sembra essere perfettamente in sintonia con le disposizioni della proposta laddove vengono di fatto vietate le soluzioni di comfort e di classe che sono richieste, ad esempio, negli autobus destinati ai grandi itinerari internazionali.

2.8. Il Comitato, pur convinto della necessità del massimo rispetto dei criteri di sicurezza, avanza dubbi sui reali vantaggi di tale divieto e si duole che non siano state apportate rilevazioni statistiche sul numero di incidenti che hanno coinvolto autobus muniti di tali tipi di sedili e sulle relative conseguenze per i passeggeri.

⁽¹⁾ Results of an investigation research conducted by Cranfield Impact Center (July 2001).

2.9. Sembra peraltro al Comitato che la scelta della soluzione di divieto sia scaturita dalla impostazione stessa della ricerca, incentrata esclusivamente sul tipo migliore di cinture di sicurezza con cui equipaggiare tali sedili, nonché dall'impossibilità di un'immediata risposta tecnico-costruttiva. Risulta infatti che in alcuni Stati membri sono in corso degli studi per garantire a questi sedili standard di sicurezza uguali a quelli dei sedili ubicati nel senso di marcia.

2.10. Il Comitato preferirebbe comunque che l'entrata in vigore di tale divieto venisse prorogata nel tempo, consentendo un adeguato *lead-time* all'industria, se nel frattempo non fossero individuate soluzioni tecniche soddisfacenti.

2.11. Nel dettaglio il Comitato chiede che venga rettificato il penultimo capoverso del punto 3 della relazione della proposta COM(2003) 361 def., in quanto la direttiva 91/671/CEE è stata già modificata dalla direttiva 2003/20/CE dell'8.4.2003, citata più sopra nell'introduzione del presente parere.

3. Conclusioni

3.1. Fatte salve le perplessità segnalate sopra sui sedili longitudinali e i relativi tempi di implementazione del divieto, il Comitato non può che condividere l'obiettivo di questa proposta finalizzata all'introduzione di standard di sicurezza sempre crescenti. Ciò anche quando le misure previste possano comportare costi aggiuntivi, come potrebbe ad esempio verificarsi per gli autobus da turismo. Salvare delle vite umane è una finalità da perseguire con le soluzioni più adeguate, che rappresentino sempre il risultato di ricerche mirate, soprattutto se ci si vuole avvicinare all'ambizioso obiettivo del Programma di azione europeo per la sicurezza stradale: dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010.

Bruxelles, 10 dicembre 2003.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Roger BRIESCH