

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali⁽¹⁾

(91/C 159/19)

Il Consiglio, in data 23 novembre 1990, ha deciso, in conformità 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 del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Bagliano, in data 15 marzo 1991.

Il Comitato economico e sociale, nel corso della 286^a sessione plenaria (seduta del 25 aprile 1991), ha adottato, a maggioranza e 2 astensioni il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La proposta di direttiva integra con prescrizioni tecniche dettagliate il concetto «sospensioni meccaniche equivalenti a quelle pneumatiche». Questo concetto era stato introdotto senza una definizione tecnica nella direttiva CEE 89/338 come condizione per l'ottenimento di ben definiti pesi totali a terra limitatamente a certi veicoli e combinazioni. Più precisamente:

- veicoli a 3 assi, T 25 o 26: se con sospensione pneumatica o equivalente,
- veicoli a 4 assi, T 32: con sospensione pneumatica o equivalente,
- autoarticolati a 4 assi (2+2), T 36 o 38: se con sospensione pneumatica o equivalente,
- assi tandem, T 18 o 19: se con sospensione pneumatica o equivalente.

1.2. La sospensione pneumatica limita l'aggressività delle ruote sulla pavimentazione stradale. Analogo effetto positivo può anche essere però ottenuto da sospensioni non pneumatiche che presentino un'equivalenza con quelle.

1.3. Per quanto riguarda la sicurezza stradale una sospensione pneumatica non sembra avere effetti positivi rispetto alla sospensione meccanica. È da tenere presente quindi che la sospensione pneumatica ha rilevanza esclusivamente per l'aggressività sul manto stradale.

1.4. La direttiva CEE 89/338 stabiliva inoltre un carico massimo di 11,5 t sull'asse motore di tutti i veicoli, a prescindere dal numero degli assi e dal tipo di sospensione. La proposta di direttiva estende invece l'obbligo di adottare la sospensione pneumatica od il suo equivalente anche per gli assi motori quando il carico massimo supera le 10,5 t.

2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato prende buona nota del fatto che la Commissione, nell'adottare la proposta di direttiva, sia stata spinta dalla necessità di salvaguardare nel miglior modo possibile il manto stradale da una eccessiva usura e abrasione. La proposta si inserisce peraltro in un quadro normativo volto alla definizione delle caratteristiche del «Camion Europeo», iniziato nel 1985 con la direttiva 85/3.

2.2. Il Comitato inoltre prende atto del fatto che la proposta di direttiva in questione non prevede direttamente né indirettamente alcun aumento di pesi rispetto a quanto già stabilito dalle precedenti direttive.

2.3. In termini generali, quindi, il Comitato non può che essere favorevole a tale iniziativa poiché essa, in aggiunta a quanto detto sopra, scioglie le riserve contenute nella direttiva CEE 89/338, fornendo la definizione tecnica delle sospensioni.

2.4. Ciò premesso il Comitato esprime tuttavia qualche perplessità sul contenuto della proposta di direttiva:

- a) in quanto questa estende indistintamente a tutti i veicoli a motore alcune condizioni per l'ottenimento delle 11,5 t. sull'asse motore; ciò non è previsto nella direttiva CEE 89/338;
- b) in quanto questa risulta essere incompleta proprio nella parte tecnica che avrebbe dovuto rappresentare l'aspetto qualificante della proposta stessa (v. punti 2.8 - 2.9 - 2.10).

2.5. Relativamente al punto 2.4 a) il Comitato ricorda che al momento 9 Stati CEE su 12 hanno una legislazione nazionale che consente 11,5 t. o più sull'asse motore senza ulteriori condizioni e che paesi come la Germania, il Belgio, il Lussemburgo e l'Olanda hanno emendato proprio recentemente la legge nazionale pre-

⁽¹⁾ GU n. C 292 del 22. 11. 1990, pag. 12.

scrivendo le 11,5 t. di carico massimo sull'asse motore in accordo alla direttiva CEE 89/338. E ciò senza alcuna condizione riferita al tipo di sospensione.

2.6. D'altronde non può essere trascurato anche il fatto che l'industria automobilistica, in base ai requisiti della direttiva CEE 89/338 e sulla base delle legislazioni nazionali emendate di conseguenza ha già pianificato la produzione dei propri veicoli a 11,5 t. sull'asse motore, alle date prescritte dalla direttiva stessa (1° gennaio 1992 e 1° gennaio 1993).

2.7. Il Comitato quindi non condivide pienamente l'impostazione di generalizzare l'installazione sull'asse motore di sospensioni pneumatiche o equivalenti quando il peso su tale asse sia superiore alle 10,5 t. Tuttavia ne comprende la finalità ultima e per questa ragione l'accetta ma chiede alla Commissione di rivederne le tempistiche attuative. In particolare la proposta della Commissione prevede come data di entrata in vigore degli emendamenti il 1° gennaio 1993 che è la stessa data già prescritta dalla direttiva CEE 89/338. Il Comitato osserva, da quanto precede, che è necessario apportare a tale data un opportuno slittamento (1/1/95). Ciò in considerazione del fatto che successivamente alla pubblicazione di questa proposta non ci sarà sufficiente tempo per permettere alle case costruttrici di adeguarsi alle nuove prescrizioni tecniche.

2.8. Relativamente al punto 2.4. b) il Comitato desidera anche ricordare un altro problema rimasto irrisolto all'emanazione della direttiva CEE 89/338.

Si tratta degli assi tandem meccanicamente interconnessi nei quali il carico è ripartito in maniera simmetrica o quasi simmetrica fra i due assi del tandem stesso.

Tale soluzione costruttiva è generalmente e giustamente riconosciuta, anche da esperti, come meno aggressiva del manto stradale e quindi deve essere riconosciuta automaticamente come una sospensione «road-friendly».

La Commissione dovrebbe cogliere l'opportunità della presente proposta di emendamento per introdurre tale fondamentale chiarimento nella direttiva 89/338. I punti 2.3.2, 2.3.3, 3.5.3 dell'allegato I, dovrebbero quindi essere completati specificando che: «l'equivalenza non ha bisogno di essere dimostrata per il complesso assi tandem il cui asse più pesante non supera 9,5 t».

2.9. Premesso che i veicoli a 4 assi sono ammessi dalla direttiva CEE 89/338 solo a particolari condizioni (asse motore con ruote gemellate e sospensioni pneumatiche o equivalenti) a 32 t. (v. punto 1.1), è evidente la disparità di trattamento tra questi veicoli e gli altri coperti dalla direttiva stessa.

Per i veicoli isolati a 3 assi e l'autoarticolato a 4 assi (2+2), infatti, è ammessa un'alternativa declassata rispettivamente di 1 e 2 tonnellate, se l'asse motore non è dotato di ruote gemellate e sospensioni pneumatiche o equivalenti.

Anche per i veicoli a 4 assi la Commissione dovrebbe prevedere l'alternativa «declassata».

2.10. Infine, per quanto riguarda l'allegato III della proposta, si formulano le seguenti osservazioni:

Il titolo attuale andrebbe sostituito con quanto segue:

«Condizioni relative all'equivalenza alla sospensione pneumatica relativamente all'asse o agli assi motori del veicolo.»

a) Aggiungere quanto segue al punto 1:

«Questo vale anche per assi tandem di peso lordo superiore a 18 tonnellate.»

b) la prescrizione relativa alla massima pressione di contatto pneumatico/strada (8 bar) è mal collocata nell'allegato III. Infatti essa non riguarda assolutamente le prescrizioni relative all'equivalenza delle sospensioni meccaniche a quelle pneumatiche.

Tra l'altro la prescrizione in oggetto si applica a tutte le ruote (motrici e non; con sospensione pneumatica e non).

Il punto 2 dell'allegato III dovrebbe essere modificato sia stralciandolo dall'allegato stesso, sia precisando che: «la pressione media di contatto dei pneumatici non deve superare 8 bar». Tale modifica consentirebbe una misurazione più realistica e pratica.

c) I valori forniti ai parametri (frequenza e smorzamento) che identificano una sospensione meccanica equivalente ad una sospensione pneumatica non tengono in debito conto il fatto che assi motori singoli e assi motori interconnessi ad un altro asse (assi tandem) si comportano in maniera diversa: per questi ultimi vanno certamente forniti altri valori perché quelli proposti sono stati studiati appunto per i soli assi singoli.

d) Nella definizione del valore del coefficiente di smorzamento più opportuno non è stata presa in debita considerazione la necessità di salvaguardare l'efficacia degli interventi atti a migliorare il comfort in cabina insieme all'eccessiva usura del manto stradale. Pertanto lo smorzamento > 20% dovrebbe essere portato a > 18%.

e) I metodi di verifica delle grandezze identificanti una sospensione meccanica equivalente vanno anch'essi adattati alle diverse configurazioni assunte dall'asse motore.

Allo stato attuale delle cose andrebbe aggiunta perlomeno la seguente precisazione:

«altri metodi possono essere usati purché la loro equivalenza sia stata dimostrata dal costruttore con soddisfazione del Servizio Tecnico».

Fatto a Bruxelles, il 25 aprile 1991.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

François STAEDLIN

Parere in merito alle relazioni fra gli Stati Uniti e il Giappone e tra la Comunità europea e il Giappone

(91/C 159/20)

Il Comitato economico e sociale, in data 27 marzo 1990, ha deciso, conformemente all'articolo 20, comma 4, del regolamento interno, di elaborare un parere d'iniziativa sul tema «Le relazioni fra gli Stati Uniti e il Giappone e tra la Comunità europea e il Giappone».

La sezione «Relazioni esterne, politica commerciale e dello sviluppo», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Romoli, in data 9 aprile 1991.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità, il 25 aprile 1991, nel corso della 286^a sessione plenaria, il seguente parere.

In questo parere il Comitato economico e sociale delle Comunità europee esamina l'evoluzione delle relazioni economiche tra gli Stati Uniti e il Giappone e tra la Comunità europea e il Giappone.

Il rapporto inizia ricordando che negli ultimi tempi si sono sviluppati negli Stati Uniti sentimenti di sfiducia, frustrazione e recriminazione nei confronti del Giappone, in concomitanza con il crescere del deficit commerciale della nazione, con la penetrazione dei prodotti nipponici, con le acquisizioni di industrie e di proprietà immobiliari americane da parte di aziende giapponesi (si veda il punto 1.1).

Da parte giapponese si è reagito con altrettanta amarezza facendo osservare (punto 1.2) che il deterioramento della situazione economica degli Stati Uniti era dovuto essenzialmente alla scarsa competitività delle esportazioni americane, ad una apparente flessione nello spirito imprenditoriale, alla insufficiente formazione di risparmio del paese, cui si sono aggiunte le conseguenze dei deficit della bilancia dei pagamenti e del bilancio federale e di lunghi periodi di sopravvalutazione del dollaro.

Allo scopo di rimuovere le cause principali delle tensioni economiche accumulate i governi degli Stati Uniti e del Giappone hanno varato nel 1990 un accordo denominato «Structural Impediments Initiative» che costituisce un esperimento senza precedenti nelle relazioni tra due paesi (punto 1.3).

Con tale iniziativa ciascuna delle due parti si è impegnata a prendere provvedimenti in campo economico e in campo sociale nell'intento di migliorare il clima e le condizioni nelle quali le relazioni tra i due paesi si svolgono. Se avrà successo, la SII potrà contribuire a migliorare anche i rapporti con i paesi terzi.

Sulle relazioni fra la Comunità europea e il Giappone il rapporto esamina la situazione di squilibrio che si è creata negli anni '70 e '80 a motivo della forte espansione delle esportazioni giapponesi, della chiusura del mercato giapponese cui si accompagna lo scarso impegno degli operatori europei su tale mercato (punto 2.1).

La politica commerciale della Comunità verso il Giappone si è sviluppata prevalentemente con l'applicazione delle regole antidumping stabilite dall'Accordo generale sulle Tariffe doganali e sul Commercio (GATT) (punto 2.2).