

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 70/221/CEE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai serbatoi di carburante liquido e ai dispositivi di protezione posteriore antincastro dei veicoli a motore e dei loro rimorchi»

(98/C 407/11)

Il Consiglio, in data 15 maggio 1998, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100A del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata dell'elaborazione dei lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere in base al rapporto introduttivo del relatore Bagliano, in data 8 luglio 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 9 settembre 1998, nel corso della 357^a sessione plenaria, con 112 voti favorevoli e 2 contrari, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La Direttiva 70/221/CEE, del 20 marzo 1970⁽¹⁾, da ultimo emendata dalla Direttiva 97/19/CE del 18 aprile 1997⁽²⁾, riguarda i serbatoi destinati a contenere carburante liquido, ad esclusione di quelli per gas liquefatto, utilizzato per la propulsione dei veicoli a motore.

La direttiva contiene anche disposizioni concernenti le «barre antincastro», destinate principalmente ai veicoli commerciali, al fine di limitare i danni nel caso in cui una autovettura urti posteriormente un veicolo commerciale.

1.2. Con riferimento ai soli serbatoi, le prescrizioni tecniche della direttiva sopracitata trattano essenzialmente:

- i) la tenuta stagna del serbatoio stesso;
- ii) la resistenza alla corrosione;
- iii) la protezione in caso di urto o ribaltamento.

1.3. Queste prescrizioni furono a suo tempo formulate nella Direttiva originale 70/221/CEE in maniera generale senza precise indicazioni sui metodi di prova da adottare per verificare la conformità dei serbatoi. Per questo motivo i servizi tecnici dei paesi allora membri della Comunità elaborarono «interpretazioni» al testo della direttiva in modo da assicurare l'uniformità dei giudizi dati dalle varie amministrazioni in fase di omologazione. Queste «interpretazioni» sono tuttora applicate in mancanza di un emendamento alla Direttiva 70/221/CEE che le recepisca. Gli emendamenti successivi, come l'ultimo sopra citato (rif. Direttiva 97/19/CE), contenevano infatti solo modifiche di carattere amministrativo o relative alla protezione posteriore antincastro.

1.4. L'attuale proposta di direttiva, che modifica la Direttiva 70/221/CEE, è mirata a dare una risposta a questa mancanza di chiarezza relativa alle procedure di

prova. Introduce inoltre prove specifiche per i serbatoi in materiale plastico e fissa il quadro giuridico che permetterà alla Commissione di sviluppare prescrizioni tecniche per i serbatoi contenenti carburanti gassosi compressi destinati all'uso su autoveicoli.

2. Sintesi della proposta della Commissione

2.1. La Commissione propone di modificare il campo di applicazione della Direttiva 70/221/CEE estendendolo ai serbatoi di carburante anche gassoso.

2.2. Per quanto riguarda le prescrizioni tecniche, queste riguardano soltanto i serbatoi a carburante liquido, recependo le prescrizioni del Regolamento n. 34⁽³⁾, elaborato nell'ambito dell'ECE/ONU⁽⁴⁾ di Ginevra. Questo regolamento contiene non solo le «interpretazioni» citate al punto 1.3 e stabilite dai servizi tecnici dei paesi CEE per l'applicazione della Direttiva 70/221/CEE, ma anche prescrizioni specifiche per i serbatoi in materiale plastico.

2.3. Le prove di verifica previste comprendono prove di tenuta idraulica, di capovolgimento, di resistenza all'urto e di resistenza meccanica e, per i serbatoi

⁽³⁾ «Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the prevention of fire risks».

⁽⁴⁾ ECE-ONU: Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (sede Ginevra). In questo ambito il 30.3.1958 si firmò un accordo avente per oggetto:

- lo sviluppo di normative comuni riguardanti i veicoli a motore,
- e il reciproco riconoscimento delle «omologazioni» rilasciate sulla base di queste normative.

Via via hanno aderito a questo accordo quasi tutti i paesi europei, e recentemente anche la Comunità europea. I lavori nei vari settori della «sicurezza» e dell'«impatto ambientale» dei veicoli sono affidati al Gruppo di lavoro (WP)29, che ha emanato sinora 103 regolamenti, successivamente ratificati dai paesi firmatari dell'accordo del 1958, tra cui il Regolamento R-34 relativo ai serbatoi di carburanti [vedi (3)].

⁽¹⁾ GU L 76 del 6.4.1970.

⁽²⁾ GU L 125 del 16.5.1997.

in materiale plastico, anche prove di permeabilità, resistenza al fuoco e resistenza alle alte temperature.

2.4. La Commissione propone di applicare le nuove disposizioni a decorrere dal:

- 1° ottobre 1999 per i tipi di veicoli di nuova omologazione;
- 1° ottobre 2000 per tutti i veicoli di nuova immatricolazione.

3. Osservazioni e conclusioni

3.1. Il Comitato ritiene che gli emendamenti proposti siano necessari e dovuti, in quanto portano chiarezza su una tematica (metodologie e procedure di prova) non chiaramente definita nella vigente direttiva ed a cui i servizi tecnici avevano dato una risposta su un piano puramente pragmatico.

3.2. Da diverso tempo l'industria automobilistica utilizza, inoltre, serbatoi in materiale plastico, soprattutto per le autovetture, poiché tali serbatoi presentano diversi vantaggi quali resistenza alla corrosione, possibilità di essere modellati in base allo spazio disponibile, migliore resistenza agli urti e leggerezza. Era pertanto divenuto urgente stabilire prescrizioni specifiche per tali serbatoi, al fine di assicurare il rispetto di criteri severi relativi alla loro sicurezza.

3.3. Il Comitato ritiene altresì che le verifiche di resistenza meccanica e resistenza agli urti, previste nella proposta di modifica ed eseguite sul serbatoio come componente separato, debbano essere complementari a prove che simulano il comportamento della vettura durante gli incidenti. A questo proposito il Comitato si compiace che, per le prove di urto frontale (rif. Direttiva 96/79/CE⁽¹⁾) e di urto laterale (rif. Direttiva 96/27/CE)⁽²⁾, siano stati già previsti, tra l'altro, controlli

⁽¹⁾ GU L 18 del 21.1.1997.

⁽²⁾ GU L 169 del 8.7.1996.

di possibili perdite di carburante come conseguenza delle deformazioni subite dalle vetture.

3.4. La proposta di direttiva prevede una prova di completo capovolgimento del serbatoio per verificarne la tenuta. A seguito di tale prova, viene prescritto che la perdita del liquido contenuto nel serbatoio non debba essere superiore a 30 grammi al minuto. Circa questo limite di tolleranza, il Comitato ha preso atto dei chiarimenti esposti dalla Commissione sulle ragioni tecniche che non permettono la totale tenuta del serbatoio quando completamente capovolto (perdite attraverso la valvola di sovrappressione). È inoltre da tenere presente che l'entità della perdita massima ammessa è identica a quella prevista dalla Direttiva sugli urti frontali e laterali.

3.5. Il Comitato porta l'attenzione della Commissione sulla necessità di verificare le buone condizioni di tenuta dei serbatoi in esercizio, in particolare dopo incidenti, e la invita a valutare l'opportunità di sviluppare una normativa in proposito.

3.6. Il Comitato sollecita la Commissione ad elaborare prescrizioni relative ai serbatoi per carburanti gassosi (GPL — gas di petrolio liquefatto e/o GNC — gas naturale compresso), in adempimento di quanto previsto al considerando numero 3. Peraltro riconosce che l'estensione del campo di applicazione (vedi punto 2.1) ha stabilito il quadro giuridico necessario ad un successivo recepimento, con procedure semplificate, dei risultati dei lavori in corso a Ginevra presso l'ECE/ONU sulla normativa relativa alla sicurezza dei serbatoi per carburanti gassosi.

3.7. Esaminando la «scheda di impatto» di questa proposta di direttiva sulla competitività e l'occupazione, il Comitato è sorpreso dalla dichiarazione che le parti sociali non sono state consultate. Ciò non corrisponde alla realtà in quanto Associazioni e rappresentanti di categorie risultano aver partecipato ai lavori. Il Comitato pertanto invita la Commissione a prestare maggiore attenzione nella compilazione di tale scheda, importante documento che dimostra la trasparenza e la democraticità delle procedure legislative comunitarie.

Bruxelles, 9 settembre 1998.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Tom JENKINS