



*Consiglio Nazionale
dell' Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(nella seduta 25 settembre 2019)

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019 ed in particolare gli articoli 12 (Programma) e 14, (Iniziativa legislativa);

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

VISTI gli atti preparatori della audizione informale del Presidente del CNEL presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, della Camera dei deputati, del 5 febbraio 2019;

VISTO il documento "Osservazioni e Proposte sui disegni di legge di modifica al Codice della strada in materia di sicurezza stradale" approvato dall'Assemblea del 27 febbraio 2019;

VISTO il Quaderno CNEL sulla Sicurezza Stradale a cura di Roberto SGALLA, componente del Gruppo di lavoro del CNEL sulla Consulta della sicurezza stradale, approvato dall'Assemblea odierna;

RITENUTA la necessità di interventi di modifica al vigente codice della strada in materia di sicurezza del lavoro e per il sostegno al lavoro meccanizzato in agricoltura;

VISTI gli articoli 80, (Revisioni), e 105 (Traino di macchine agricole), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

SENTITI l'Ufficio di Presidenza ed il Consiglio di Presidenza nelle distinte sedute del 25 settembre 2019;

UDITA la relazione del Consigliere Gian Paolo GUALACCINI;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare;

SENTITO il Segretario generale,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente *"Modifiche al Codice della strada in materia di sicurezza del lavoro e per il sostegno al lavoro meccanizzato in agricoltura"*.

Il Presidente
Prof. Tiziano TREU



*MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI SICUREZZA DEL LAVORO
E PER IL SOSTEGNO AL LAVORO MECCANIZZATO IN AGRICOLTURA*

Articolo 1

1. All'articolo 80, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 , e successive modifiche ed integrazioni, al comma 8, è aggiunto alla fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del presente comma si applicano anche alla revisione delle macchine agricole e delle macchine operatrici."
2. All'articolo 105, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche ed integrazioni, al comma 1, è aggiunto alla fine, il seguente periodo: "L'eccedenza rispetto ai limiti indicati nel presente articolo configura un convoglio agricolo eccezionale; ad esso si applicano le disposizioni di cui all'art. 104, comma 8, in quanto compatibili."



RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA
(Anche ai sensi dell'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196
"Legge di contabilità e finanza pubblica")

Revisione generale delle macchine agricole soggette ad immatricolazione.

Secondo le risultanze di elaborazioni dell'INAIL su dati relativi ai primi 8 mesi del 2018, sono stati rilevati oltre 22.000 infortuni, con 86 esiti letali.

Il processo di ammodernamento delle aziende agricole ha certamente influito positivamente sul miglioramento dei dati del 2018 rispetto agli anni precedenti. Ma l'impiego sempre maggiore di macchine operatrici al traino di macchine motrici, pone una questione di grande importanza sotto il profilo della sicurezza del lavoro con l'utilizzo di macchine caratterizzate da una grande longevità sotto il profilo meccanico ma di cui è necessario verificare il mantenimento di integre caratteristiche di sicurezza per coloro che ne utilizzano.

Con la modifica all'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285¹, si intendono rimuovere ostacoli alla effettività delle norme che prevedono la revisione dei mezzi agricoli.

Per quanto sia stata prevista dal legislatore fin dal 1959, la revisione delle macchine agricole non è mai stata resa formalmente obbligatoria fino alla riscrittura del primo comma dell'art. 111 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285

¹Art. 80 Revisioni

Commi 1.-7. (omissis)

8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

Commi 9.-17. (omissis)



(nuovo Codice della strada), da parte dell'art. 34, comma 48, del D.L. 18/10/2012, convertito nella legge 17/12/2012, n. 221.

Tale innovazione normativa scaturiva dai risultati della Commissione bicamerale sugli infortuni in agricoltura, che evidenziava il permanere di una elevata mortalità a dispetto dei numerosi interventi legislativi in materia di sicurezza sul lavoro.

Non a caso, l'attuale stesura del comma 1 dell'art. 111 motiva l'intervenuto obbligo di revisione con la necessità di sottoporre a verifica le più diffuse tipologie di macchine agricole per tutti gli aspetti legati alla sicurezza, su strada e sul lavoro.

Negli anni successivi i due ministeri interessati - Politiche agricole, alimentari e forestali, da un lato, e Infrastrutture e trasporti, dall'altro - hanno interessato le parti sociali direttamente coinvolte, attraverso l'Ente nazionale per la meccanizzazione agricola (E.Na.M.A.), che ha elaborato un documento tecnico sugli elementi da verificare e sulle modalità di revisione.

Tale documento è stato in seguito trasmesso ai due ministeri e ha dato luogo, finora, al decreto interministeriale del 20 maggio 2015, ed al successivo decreto del 28 febbraio 2019.

Codesti provvedimenti non danno disposizioni riguardo ai soggetti preposti alla revisione, agli elementi costruttivi da verificare e alle modalità di effettuazione dei controlli, pur definendo la scansione temporale delle scadenze, in base alla vetustà dei veicoli.

Stante la notevole longevità delle macchine agricole, il parco esistente è assai diversificato e comprende sia mezzi costruiti in assenza di direttive di prodotto (la prima risale al 1974), sia veicoli più recenti, progettati e realizzati in funzione della sicurezza e dell'ergonomia.

Al riguardo, e con l'intento di unificare i vari interventi succedutisi nel tempo, a partire dal 2008 il Ministero del Lavoro ha emanato varie linee guida per l'adeguamento delle macchine agricole di vecchia costruzione all'evoluzione delle norme di buona tecnica.

Questo ha portato fin dall'inizio a prefigurare una revisione che tenesse conto di tali linee guida, affinché l'adempimento potesse incidere realmente sulla riduzione del numero e della gravità degli incidenti riconducibili all'impiego delle macchine agricole.

Come le norme in materia di sicurezza della circolazione, tali linee guida si caratterizzano per l'elevato livello di approfondimento tecnico, che richiede la coesistenza di due distinti filoni di formazione di cui ben pochi funzionari della pubblica amministrazione oggi possono disporre.

Non si conosce il numero esatto delle macchine agricole soggette a revisione, in mancanza di dati precisi sul loro reale stato d'uso: le stime più probabili vanno da 2,5 a 3 milioni di veicoli, di cui circa 1,8 milioni di trattori.

Poiché i veicoli coinvolti si caratterizzano per la ridotta mobilità e velocità (da 10 a 40 km/h), sarebbe necessario che i siti di esecuzione delle verifiche fossero capillarmente diffusi; ciò contrasta con l'esigenza di contenerne il numero per favorire l'ammortamento degli impianti e ridurre il costo dell'operazione.

Tuttavia, se si ipotizza che solo le macchine più recenti - fino a circa 15 anni - siano soggette ad interventi di adeguamento, potrebbe sorgere l'interesse alla revisione da parte di soggetti privati, come le concessionarie e le officine di riparazione, autorizzate o indipendenti.

In tal caso sarebbe sufficiente formare almeno i rispettivi responsabili tecnici - un'operazione in parte già avviata - sia per gli adeguamenti preventivi, sia per le successive verifiche, fino al rilascio della certificazione di avvenuta revisione.

Tale ipotesi contrasta però con il dettato dell'art. 80 comma 8 del Codice della Strada, che ammette la possibilità di delegare la revisione a soggetti privati solo per i veicoli leggeri.

Nel quadro attuale sarebbe possibile ricorrere alla collaborazione di funzionari della D.T.T., ai sensi dell'art. 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, incaricati di sovrintendere alle operazioni di revisione, ma ciò comporta una disponibilità di personale da verificare e soprattutto l'acquisizione di una specifica formazione in materia di sicurezza sul lavoro.

Circolazione dei convogli agricoli

Con la modifica all'articolo 105, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285², si intende apportare un adeguamento alla mutata configurazione

² **Art. 104. Sagome e masse limite delle macchine agricole.**

Comma 8 - Le macchine agricole che per necessità funzionali hanno sagome e masse eccedenti quelle previste nei commi dall'1 al 6 e le trattori equipaggiati con attrezzature di tipo portato o semiportato, che non rientrano nei limiti stabiliti nel comma 7, sono

delle macchine agricole circolanti sulla rete stradale per le necessità produttive del settore.

Il concetto di eccezionalità, per massa o sagoma, delle macchine agricole è ben espresso dall'art. 104 comma 8 del vigente Codice della strada, ma si riferisce esclusivamente ai veicoli isolati; rientrano in tale nozione anche i complessi costituiti da una trattrice, allestita con attrezzature considerate come parte integrante della medesima.

Gli articoli del Codice che trattano di macchine agricole tendono a privilegiarne l'impiego operativo, piuttosto che la semplice circolazione stradale, in piena sintonia con i principi sanciti già dalla legge di delega.

I limiti dimensionali delle macchine agricole sono comuni agli altri veicoli e definiti dall'art. 61 del Codice; tali valori, se superati, determinano una condizione di eccezionalità: in tal caso il veicolo può circolare solo se autorizzato dall'Anas, per la rete stradale di interesse nazionale, e dalla Regioni di partenza, per la rimanente rete viaria.

Tuttavia il concetto di eccezionalità non è attualmente normato per i convogli agricoli, costituiti da un veicolo traente ed uno, o più d'uno, trainato; questa possibilità è ammessa solo per particolari tipologie di macchine agricole trainate, non atte al carico.

Le modifiche al Codice della strada sopra illustrate, non richiedono l'impiego di risorse aggiuntive o nuove a carico del bilancio dello Stato.

considerate macchine agricole eccezionali e devono essere munite, per circolare su strada, dell'autorizzazione valida per due anni e rinnovabile, rilasciata dal compartimento A.N.A.S. di partenza per le strade statali e dalla regione di partenza per la rimanente rete stradale

Art. 105 - Traino di macchine agricole

1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare la lunghezza di 16,50 m.
2. Nel limite di cui al comma 1 le trattrici agricole possono trainare un solo rimorchio agricolo o non più di due macchine operatrici agricole, se munite di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice.
3. Alle trattrici agricole con attrezzi portati anteriormente è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura, anche se considerate parte integrante del veicolo traente.
4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 695.