SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

8° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1984

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali» **(405)**, d'iniziativa del senatore Garibaldi e di altri senatori

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione Pag* 2, 5, 6
MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 5
PACINI *(DC)* 3, 4, 6
PATRIARCA *(DC)* 4

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali» (405), d'iniziativa del senatore Garibaldi e di altri senatori

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali», d'iniziativa dei senatori Garibaldi, Novellini, Masciadri, Panigazzi, Antoniazzi, Meriggi, Rasimelli, Pavan, Scardaccione, Ferrara Nicola, Palumbo, Bastianini, Covi, Leopizzi, Franza, Sclavi, Brugger e Pasquino.

I colleghi sanno già di cosa si tratta, ma voglio richiamare molto sinteticamente la loro attenzione sull'obiettivo che si propone il disegno di legge che è quello di fronteggiare la situazione creatasi a seguito dello sviluppo della meccanizzazione agricola, che ha comportato la modificazione delle caratteristiche tecniche e delle dimensioni delle macchine agricole.

Ora, poichè il codice della strada non prevedeva norme che regolamentavano la circolazione di questi mezzi, si è successivamente proceduto ad una serie di provvedimenti con decreto del Presidente della Repubblica, cui hanno più recentemente fatto seguito le leggi 5 maggio 1976, n. 313 e 10 febbraio 1982, n. 38 con le quali si subordina la circolazione delle macchine agricole eccezionali all'ottenimento dell'autorizzazione rilasciata dall'ente proprietario della strada.

Fin qui è tutto chiaro. Il punto che i proponenti del disegno di legge sottolineano con molta forza è che l'ente proprietario delle strade – che, come sapete, può essere diverso – mette nelle condizioni l'utente di dover seguire prescrizioni di fatto inattuabili e comunque diverse da regione a regione e spesso da provincia a provincia e a volta contrastanti tra di loro.

Pertanto, con questa iniziativa si propone di ovviare al disagio esistente tra utenti e utilizzatori, ma soprattutto alla incertezza connessa alle previsioni di effettiva disponibilità dei mezzi che, in tempo utile, devono avere la possibilità di spostarsi da una parte all'altra delle proprietà agricole.

L'articolo 1 del disegno di legge al nostro esame prevede sostanzialmente che le macchine agricole, aventi limiti di sagoma eccedenti quelli stabiliti dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, hanno bisogno di una speciale autorizzazione, rilasciata secondo quanto dispone poi l'articolo successivo. Il secondo comma prevede anche, qualora tali mezzi circolassero senza avere ottenuto la prescritta autorizzazione, una sanzione amministrativa, che varia da una somma di lire 200 mila ad una di lire 800 mila.

L'articolo 2 contiene una previsione molto analitica per quanto riguarda la procedura di richiesta della autorizzazione all'ente proprie-

tario della strada, nonchè tutta una serie di specificazioni riguardanti i tempi e la durata della autorizzazione stessa che è annuale e che comunque, in caso di rinnovo, ha validità dalla data di presentazione della richiesta.

Vi sono poi specifiche norme per quanto riguarda i casi di transito durante le ore notturne, o in condizioni di scarsa visibilità, cioè tutte precisazioni che tengono a considerare come fine non secondario la sicurezza del traffico e dell'utente.

Questo in sintesi è il contenuto del disegno di legge al nostro esame. Nella precedente riunione, però, vi avevo accennato alla esigenza di poter, in questa occasione, dare soluzione anche ad un problema molto specifico che si localizza nella zona di Massa Carrara e che riguarda il trasporto dei marmi.

La verità è che le associazioni locali e il prefetto si sono mossi con molta forza per evitare che vi fosse l'entrata in vigore del decreto interministeriale 23 gennaio 1984 in modo da avere il tempo – diceva il prefetto nella sua sollecitazione – di individuare delle norme adeguate per evitare disagi nel trasporto dei marmi. Questo è stato ottenuto in quanto è stato emanato un decreto il 29 giugno con il quale il Ministero del lavoro, di concerto col Ministero dei trasporti, stabilisce che l'entrata in vigore del decreto del 23 gennaio 1984 è prorogata al 1° gennaio 1985.

Pertanto, viene così a determinarsi un lasso di tempo nel quale è possibile un approfondimento delle norme in materia di trasporto marmi. Le associazioni locali imprenditoriali hanno sollecitato però la nostra Commissione ad esaminare l'eventualità di un emendamento aggiuntivo al disegno di legge.

A tale riguardo devo dire, con molta franchezza, che il testo dell'emendamento, che potrebbe anche essere formalizzato, non mi pare, almeno dal punto di vista delle mie conoscenze tecniche, per altro scarsissime, sufficientemente chiaro al punto da poterlo considerare proponibile alla Commissione per una deliberazione.

Sentiremo poi il Governo se ha, su questo aspetto particolare, delle proposte da fare, ma, per quanto mi riguarda, stando così le cose, mi limiterei all'esame del disegno di legge, ritenendo che, nel frattempo, con la proroga che c'è stata del decreto, si possa provvedere a norme idonee per quanto riguarda lo specifico problema del trasporto dei marmi.

Non mi resta, quindi, che proporvi l'approvazione del disegno di legge n. 405.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PACINI. Signor Presidente, vorrei presentare il seguente emendamento all'articolo 1, che diventerebbe l'ultimo comma dell'articolo 1 stesso:

«Il veicolo isolato che per effetto del carico costituito da un solo pezzo indivisibile di pietra naturale eccede il peso di cui all'articolo 33 del codice della strada può trasportare altri pezzi indivisibili della medesima materia a condizione che non venga superato il peso complessivo indicato sulla carta di circolazione del veicolo (eccezionale).

Qualora tali veicoli circolino entro i pesi complessivi stabiliti per i veicoli mezzi d'opera dal decreto del Ministero dei trasporti del 7 dicembre 1979 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre 1979, il trasporto di più pezzi della medesima materia non soggiace ad alcun vincolo di peso del pezzo singolo.

La facoltà dei predetti veicoli ad operare a pesi complessivi superiori a quello dei mezzi d'opera è soggetta alla limitazione dei percorsi nelle province di Massa Carrara, Lucca e La Spezia con indennizzo forfettario tanto per i veicoli mezzi d'opera atti al trasporto di marmo in blocchi quanto per i veicoli eccezionali che effettuano il trasporto medesimo, quantificato in lire 360.000 annue».

Il mio emendamento cerca di risolvere il problema dei trasporti speciali nel settore del marmo, in particolare nelle province di Lucca, Massa e La Spezia, in quanto per il trasporto del marmo vengono utilizzati dei veicoli speciali costruiti da aziende che s'interessano di questo tipo di trasporto e che attualmente potrebbero essere coinvolte in qualche reato in quanto molto spesso, nel trasportare il blocco di marmo, questo stesso resta fuori sagoma.

È chiaro quindi che, se si dovessero applicare le leggi vigenti, bisognerebbe tagliare il blocco di marmo per farlo restare nei limiti di sagoma dell'autoveicolo. Tagliare, però, un blocco di marmo, significa distruggere il valore del pezzo, per cui il mio emendamento cerca di risolvere il problema. Cerca, cioè, di consentire il trasporto di un blocco di marmo fuori sagoma purchè questo resti nel limite del peso consentito per il trasporto a questo tipo di veicoli.

Si tratta di una questione che va avanti da diversi anni perchè il trasporto di marmo in queste zone è estremamente difficoltoso, dal momento che queste macchine devono salire fino a 1.800-1.900 metri per strade abbastanza impervie, per cui non ci sono altri mezzi per consentire il trasporto a valle nei laboratori dove avviene la lavorazione se non utilizzando veicoli che abbiano un certo tipo di portata e che, purtroppo, non hanno le sagome sufficienti (dato anche il tipo di strade su cui transitano).

L'emendamento, quindi, tende a consentire il trasporto del blocco di marmo anche fuori sagoma.

PATRIARCA. Con qualche garanzia supplementare per la sicurezza?

PACINI. Le garanzie sono date da tutti, perchè c'è l'ANAS; c'è la Motorizzazione civile delle province interessate che segue da vicino questo problema; ci sono gli stessi cavatori che hanno interesse (oltre che i trasportatori) a fare in modo che questo traffico si svolga in regime di sicurezza.

Il problema, comunque, non riguarda in modo particolare la sicurezza, perchè da questo punto di vista non si sono verificati mai gravi incidenti.

Il problema, quindi, è prevalentemente e unicamente quello di consentire il trasporto del marmo fuori sagoma, altrimenti gli autotrasportatori continuerebbero a trovarsi sottoposti a delle sanzioni

per l'impossibilità di portare questi blocchi di marmo su veicoli che non hanno la capacità di sagoma sufficiente a contenerli.

Presento questo emendamento rendendomi conto che è un po' fuori dal contenuto del disegno di legge in esame, ma siccome è un problema di cui si parla ormai da anni, credo che sia opportuno avviarlo a soluzione, anche per dare sicurezza di lavoro ad un numeroso gruppo di persone che opera nel settore del marmo nelle province da me indicate.

In questo senso si sono attivate, tra l'altro, non soltanto le associazioni rappresentative, ma anche le prefetture locali, nei confronti sia del Ministero dei lavori pubblici (per quanto si riferisce all'ANAS), sia del Ministero dei trasporti, per cercare di risolvere questo aspetto abbastanza serio del trasporto.

L'emendamento, quindi, si colloca anche in una azione complessiva fatta da associazioni sindacali e da istituzioni locali per dare una soluzione che sia corrispondente alle esigenze di questo tipo di trasporto.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Su questo testo vi era stato un primo parere negativo da parte del Governo in quanto vi erano delle perplessità, anche perchè nel disegno di legge si fa menzione degli articoli 32 e 33 del testo unico che riguardano le dimensioni e i pesi dei veicoli mentre, in effetti, il problema delle macchine agricole non riguarda i pesi, ma solo le dimensioni, per cui non avrebbe senso il richiamo all'articolo 33.

D'altra parte, con la legge 10 febbraio 1982, n. 38, sono sostanzialmente state modificate le norme generali per tutti i veicoli, sia per quanto riguarda le sagome e i pesi sia per quanto riguarda le dimensioni. Vi è infatti l'articolo 69 di questa legge che riguarda proprio le macchine agricole e quindi il Governo aveva delle perplessità sulla opportunità di dare un parere favorevole a questo disegno di legge. Ma, a seguito del dibattito e delle consultazioni avute con tutti i Gruppi, il Governo ha rivisto il suo parere negativo ed ora è favorevole all'approvazione del disegno di legge.

Per quanto riguarda, invece, la questione dei marmi di Carrara, ritengo giusto quanto detto dal Presidente e cioè che si debba affrontare tale problema in altra sede, limitandoci qui a prevedere norme soltanto per la circolazione delle macchine agricole.

Sarei contrario, quindi, ad accettare la proposta di emendamento fatta dal senatore Pacini.

Il Governo ha presentato una proposta di proroga al 1° gennaio 1985 della normativa esistente proprio per avere il tempo di apportare le modificazioni al decreto attualmente in vigore.

Credo, poi, che ci sia tutto il tempo necessario per approfondire ed affrontare questa questione insieme alle altre in maniera più sistematica e non inserendo la questione specifica in un contesto che ci porterebbe un po' fuori tema.

Il nostro auspicio è che nel testo – e credo che questo sia stato fatto – siano tenuti presenti anche i problemi della sicurezza della circolazione

stradale e che l'esigenza di consentire a queste macchine agricole di spostarsi da una azienda all'altra nel periodo di lavoro agricolo non faccia aggio sulla esigenza di garantire la sicurezza stradale.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Pacini, insiste per la votazione del suo emendamento?

PACINI. Se l'impegno del Sottosegretario può essere considerato una garanzia che questo aspetto verrà risolto prima del gennaio 1985, stante il decreto che è stato recentemente approvato, non insisto.

Però, nel supposto caso che da parte del Governo ci fossero ritardi, si potrà anche assumere una iniziativa legislativa a livello parlamentare per dare soluzione a questo problema.

È in questo senso che aderisco alla richiesta fatta dal Sottosegretario ritirando il mio emendamento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

I commi sesto e settimo dell'articolo 69 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«Le macchine agricole che, per necessità funzionali, hanno limiti di sagoma e di peso eccedenti quelli stabiliti dagli articoli 32 e 33 del presente testo unico debbono essere munite, per circolare su strada, di speciale autorizzazione rilasciata secondo quanto disposto dall'articolo successivo.

Chiunque circola su strada pubblica con una macchina agricola che supera i limiti di sagoma e/o di peso stabiliti, senza avere ottenuto la prescritta autorizzazione, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 200.000 a lire 800.000».

È approvato.

Art. 2.

Dopo l'articolo 69 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente articolo 69-*bis*:

«La domanda per l'autorizzazione al transito delle macchine agricole eccezionali deve essere presentata in carta legale:

1) ai Compartimenti ANAS per le strade statali;

2) ai Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti per le strade di loro competenza;

3) alle Province per la rimanente rete viaria.

La domanda deve essere corredata della fotocopia del certificato di circolazione o di altro titolo di identificazione descrittivo del mezzo

agricolo e deve contenere tutte le indicazioni per individuare l'itinerario prescelto e l'ammissibilità della domanda.

Gli uffici competenti, entro dieci giorni dalla data di presentazione della domanda, rilasciano su appositi moduli l'autorizzazione al transito prescrivendone condizioni e cautele.

Le autorizzazioni al transito sono concesse ai richiedenti con validità sino al 31 dicembre di ogni anno.

L'autorizzazione può essere rinnovata di anno in anno con validità dalla data di presentazione della richiesta di rinnovo.

I titolari dell'autorizzazione devono accertare direttamente, sotto la propria responsabilità, l'esistenza di eventuali limitazioni, anche temporanee, presenti lungo il percorso da essi prescelto nonchè, per i veicoli sino a metri 3,20 di larghezza, devono adottare un dispositivo lampeggiante a luce gialla intermittente e drappi rossi delimitanti l'ingombro massimo del veicolo. Per i veicoli eccedenti la sagoma di metri 3,20 in larghezza deve essere anche adottata la scorta tecnica dell'azienda mediante persona che preceda il mezzo in marcia a distanza non inferiore a metri 75, munita di ampio drappo di colore rosso con il quale deve essere segnalata tempestivamente ed efficacemente la presenza e l'ingombro della macchina agricola agli altri utenti della strada.

In caso di transito durante le ore notturne o in condizioni di scarsa visibilità il personale di scorta deve essere munito di un efficace dispositivo a luce propria di colore rosso lampeggiante.

Le macchine agricole eccezionali nella parte posteriore debbono essere munite di un pannello amovibile a strisce alterne bianche e rosse di materiale rifrangente delle dimensioni di centimetri 50×50.

Il conducente della macchina agricola, durante l'effettuazione del transito, deve essere munito dell'autorizzazione da esibire, dietro richiesta, agli organi preposti alla vigilanza stradale».

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO