



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 76

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare
riguardo alle cosiddette «morti bianche»**

AUDIZIONE DEL DIRETTORE GENERALE
PER LA MOTORIZZAZIONE DEL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

82^a seduta: mercoledì 6 luglio 2011

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione del Direttore generale per la motorizzazione
del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>	VITELLI	Pag. 4, 5, 6 e <i>passim</i>
NEROZZI (PD)	12	NAPOLITANO	7, 8
		ERARIO	8

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud: CN-Io Sud; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-AP; Misto-Futuro e Libertà per l'Italia: Misto-FLI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Assistono alla seduta, ai sensi dell'articolo 23, comma 6, del Regolamento interno, i collaboratori dottoressa Francesca Costantini, dottor Valentino Di Giacomo, dottoressa Emanuela Donato e maresciallo capo Giovanni Maceroni.

Intervengono, in rappresentanza della Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'architetto Maurizio Vitelli, Direttore generale, l'ingegner Vito Di Santo, Direttore della Divisione 2, l'ingegner Antonio Erario, Direttore della Divisione 1, e l'ingegner Salvatore Napolitano, collaboratore della segreteria del Direttore generale.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

Audizione del Direttore generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Direttore generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Avverto che della seduta odierna sarà redatto e pubblicato il Resoconto stenografico.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È presente il direttore generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Vitelli, accompagnato dal direttore della divisione 2 della Direzione generale della motorizzazione, ingegner Di Santo, dal direttore della divisione 1, ingegner Erario, e dall'ingegner Napolitano, collaboratore della segreteria.

Do il benvenuto ai nostri ospiti.

Questa Commissione si sta ponendo da tempo il problema – serio e complesso – della conduzione dei mezzi agricoli, posto che in questo settore continuano a verificarsi incidenti gravi, spesso mortali. Vorremmo pertanto avere un quadro completo della vigente normativa di settore, onde valutare l'opportunità di introdurre eventuali miglioramenti finalizzati a contrastare il fenomeno degli incidenti sul lavoro, con particolare riguardo al ribaltamento dei trattori. Ci chiediamo se, per quanto concerne i macchinari agricoli, esista l'obbligo di revisioni periodiche dei mezzi o di sottoporre i conducenti a visite di controllo per il rinnovo della patente. Spesso, infatti, i macchinari agricoli, soprattutto i trattori, sono guidati da persone in età avanzata, con conseguenze a volte letali.

Poiché la nostra Commissione sta esaminando in maniera approfondita tale problematica, prima di prendere qualsiasi iniziativa ha reputato corretto ascoltare i rappresentanti del Ministero di riferimento e in particolare lei, dottor Vitelli, quale direttore generale per la motorizzazione.

Le cedo quindi la parola.

VITELLI. Vi ringrazio per l'invito. Sono contento di offrire un contributo con riferimento alla sfera di competenza della mia amministrazione in ordine a questo specifico problema. Le questioni da affrontare sono due, la capacità di guida dei conducenti e il controllo di questo specifico parco circolante, particolarmente vetusto.

Ho portato con me una documentazione estratta dal nostro archivio degli autoveicoli, che parte dal 1960 ad oggi, ove tutti i veicoli agricoli immatricolati in Italia sono distinti per Provincia; non ci sono i dati anagrafici ma è possibile desumerli, a richiesta, controllando per ogni veicolo il nome dell'intestatario. Abbiamo contezza del fatto che questi veicoli possono avere anche più di cinquant'anni e probabilmente i vecchi intestatari sono defunti, con la conseguenza che il mezzo è rientrato nell'asse ereditario di figli e parenti. Appare comunque importante individuarne la localizzazione e il responsabile della circolazione.

Premetto che la nostra sfera di competenza riguarda la circolazione pubblica su strada, tuttavia il legislatore nell'affrontare tale questione deve tenere presente che, in base alla normativa comunitaria, per la guida di questi veicoli si prevedono due tipi di patente, la patente A, per i trattori leggeri di cui all'articolo 115, comma 1, lettera c) del codice della strada, e la patente B per i trattori di massa maggiore.

Questa mattina ho contattato il caposervizio stradale per avere contezza del livello di incidentalità di questi automezzi su strada pubblica. Si tratta di 1.600.000 veicoli potenzialmente in circolazione e il livello di incidentalità si aggira intorno ai 200-300 incidenti l'anno. I morti sono stati: solo 7 nel 2006, 18 nel 2007, 13 nel 2008, 14 nel 2009 e 13 nel 2010. Mi riferisco ad incidenti che hanno visto coinvolti veicoli agricoli circolanti su strada pubblica. Ovviamente l'incidenza del fenomeno della mortalità non è legata a questi incidenti, ma a quelli che si verificano nei campi. Questi ultimi però non sempre sono causati dalle condizioni psicofisiche del guidatore o dalla situazione di vetustà dei mezzi e quindi dalla loro non idoneità alla funzione, che implicherebbe una revisione. I documenti dell'INAIL evidenziano che la maggior parte degli incidenti nei campi avviene a causa del ribaltamento. Ripeto, noi ci occupiamo della circolazione stradale, ma non per questo vogliamo sottrarci a possibili attività di verifica che possono essere svolte a livello centrale e regionale con riferimento alla formazione professionale di coloro che devono guidare queste macchine nei campi. Al momento tale competenza spetta alle Regioni. Siamo disponibili comunque a fornire il nostro contributo, là dove venisse individuata una misura finalizzata a realizzare quelle attività di formazione necessarie alla conduzione di questi veicoli in particolari situazioni di asperità del terreno. Recentemente abbiamo recepito la

direttiva 2006/126/CE, che nulla innova rispetto alla capacità di guida di questi veicoli.

Per quanto attiene alla revisione dei macchinari agricoli, il nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 111 prevede l'obbligo di revisione periodica anche per i veicoli agricoli, compito che richiede un enorme sforzo essendo questi ultimi sparsi su tutto il territorio nazionale. Anche se in questa legislatura la Motorizzazione non ha posto il problema al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, negli anni precedenti la questione è stata più volte sollevata. Ci è stato risposto che non si trattava di una priorità e di conseguenza il problema non è stato affrontato.

PRESIDENTE. Di quale problema parla esattamente?

VITELLI. Quello di attivare la revisione di tali veicoli.

L'articolo 111 del codice della strada prevede che i veicoli agricoli siano sottoposti a revisione periodica per verificarne le condizioni tecniche e meccaniche e l'idoneità alla circolazione. Le macchine agricole circolanti sono attualmente 1.600.000; si tratta di veicoli complessi ed è alquanto problematico sottoporli a revisione. Potremmo concentrare la pratica presso gli uffici provinciali; immaginate, però, quanto possa essere difficoltoso farvi giungere tali veicoli. La revisione potrebbe altrimenti essere effettuata a domicilio, ovviamente predisponendo particolari condizioni di organizzazione, magari coinvolgendo i consorzi agrari e inviando un nostro tecnico che proceda alla verifica mediante specifiche strumentazioni.

Il problema, però, a questo punto è politico perché una decisione in tal senso comporta un intervento molto pesante; ciò non toglie che l'amministrazione non è nelle condizioni di poterlo fare.

PRESIDENTE. Da quanto tempo non si osserva questa norma?

VITELLI. La norma non è mai stata osservata. Risale al 1992, ma non si è mai proceduto ad un piano di revisioni perché significherebbe intervenire in un contesto che presenta particolari caratteristiche, anche di povertà.

Ad ogni modo, se su strada circolano veicoli agricoli non conformi questi vengono fermati e vengono elevate delle multe. Dai dati della polizia stradale risulta che dal 1° gennaio al 30 settembre 2009 sono state rilevate 3.580 infrazioni, mentre dal 1° gennaio al 30 settembre dell'anno successivo le infrazioni rilevate sono state 2.910. Questo dimostra che i veicoli che circolano su strade pubbliche vengono controllati e, qualora le condizioni non risultino regolari, sanzionati. Ciò non si verifica quando il veicolo opera sul campo agricolo dove nessuno fa controlli. Dal momento che uno dei problemi rilevati è proprio quello della mancata revisione, ho ritenuto di dover segnalare gli elementi che oggettivamente hanno determinato una non azione su questo fronte.

Molto stiamo facendo a livello comunitario dove si sta procedendo alla stesura di un regolamento che dovrebbe entrare in vigore nel 2014 e che definirà in maniera molto puntuale tutti gli aspetti riguardanti la sicurezza del veicolo, ivi compresa la previsione di dotare tutti i mezzi agricoli inferiori ai 600 chilogrammi di massa a vuoto di strutture di protezione antiribaltamento e antischiacciamento. È questo un aspetto che su segnalazione dell'ex ISPESL avevamo affrontato sia nel 2009 che nel 2010, quando abbiamo sollecitato alla Commissione europea un intervento in materia. Inizialmente, la Comunità europea ha fornito una risposta interlocutoria; in un secondo momento, manifestata la propria disponibilità, ci ha chiesto maggiori dettagli su un fenomeno che, dal 1960 ad oggi, ha riguardato 1.300 veicoli. Ci siamo quindi rivolti all'INAIL per ottenere i dati relativi al numero degli incidenti e dei soggetti coinvolti ma, pur trattandosi di informazioni importanti, non abbiamo mai ottenuto risposta (ho con me copia degli scambi epistolari con i vari organismi).

PRESIDENTE. Il problema riguarda i veicoli di 600 chilogrammi di peso a vuoto?

VITELLI. Sì, perchè quelli più grandi sono già provvisti di strutture protettive.

PRESIDENTE. Quindi, stiamo parlando di quei piccoli trattori, definiti anche motozappe, provvisti di carrelli?

VITELLI. Sì. Specifico meglio. L'ex ISPESL ci ha posto il problema dei mezzi agricoli non dotati di calotte di protezione. Per arrivare, però, alla definizione di una norma in materia occorrerebbe una apposita modifica dei regolamenti comunitari. Ci siamo quindi rivolti alla Comunità europea la quale, a sua volta, ci ha chiesto di fornirle i dati sugli incidenti per valutare l'entità del problema e, probabilmente, fare una sorta di analisi costi-benefici.

PRESIDENTE. Che tipo di costi? Vorrei capire meglio. Anche noi abbiamo in corso un dialogo con la Comunità europea sul tema, anche se con riguardo ad altri aspetti.

Risulta che non è stato possibile utilizzare le disponibilità del bando INAIL per adeguare e migliorare la sicurezza di questi automezzi, atteso che le stesse si andrebbero a sommare alla soglia del *de minimis*, che non può essere superata. Abbiamo pertanto elaborato un disegno di legge affinché qualsiasi investimento di soggetti pubblici che riguardi la sicurezza non vada considerato quale aiuto di Stato di carattere generico, in grado di condizionare l'attività dell'impresa agricola o del singolo agricoltore. Sembra che la Comunità europea abbia dimostrato una certa disponibilità ad accettare tale formulazione. Siamo comunque in attesa di una risposta.

In effetti l'ex ISPESL, in collaborazione con il Ministero, ha già definito delle linee guida che prevedono, tra l'altro, di poter dotare le moto-

zappe di una copertura (per i piccoli trattori di nuova fabbricazione il tetto è previsto). Spesso, infatti, le motozappe – che in realtà nascono per la coltivazione – vengono trasformate in piccoli trattori. Anche in questo caso andrebbe chiarita la finalizzazione di queste macchine per capire se sono destinate ad uno o più usi diversi, posto che sovente gli infortuni nascono appunto da un utilizzo improprio del mezzo. È necessario sottolinearlo, anzi è un preciso dovere morale, perché una volta individuato un angolo buio abbiamo il dovere di illuminarlo.

Esaminando i dati, si evince che non sono gli incidenti su strada quelli più numerosi; questi ultimi, infatti, sono circa una decina rispetto ai 150 incidenti mortali l'anno che rappresentano il 20 per cento degli incidenti mortali sul lavoro. Si tratta di un dato rilevante. È un discorso sulla sicurezza che va affrontato anche dall'Unione europea. Dobbiamo però chiarire se stiamo parlando di motozappe che si trasformano in una sorta di piccoli trattori o se stiamo parlando di mezzi mobili. La motozappa non è un mezzo mobile, ma una macchina per rivoltare le zolle del terreno.

VITELLI. Ma anche questa si può ribaltare e causare un incidente.

PRESIDENTE. Certo, ma c'è anche il mezzo che si conduce manualmente. Occorre fare chiarezza su questi aspetti, perché solo così sarà possibile individuare una soluzione. Diversamente rischiamo di trovarci di fronte all'ennesimo dramma e al tentativo di capire perché quel veicolo si è ribaltato, o ha falciato le gambe di un contadino. Si tratta di aspetti che dobbiamo chiarire.

VITELLI. Si tratta di piccoli trattori che al momento, secondo la normativa comunitaria, non hanno necessità di una copertura. Poiché però l'ex ISPESL e successivamente l'INAIL ci hanno stimolato in tal senso si è posto il problema di individuare con esattezza la quantità degli incidenti di questa natura. Dobbiamo quindi mettere in atto tutte le azioni necessarie – e così stiamo facendo – per giungere alla definizione di un regolamento da sottoporre all'attenzione della Commissione europea e del Consiglio. È indispensabile disporre di tutti gli elementi necessari per poter coinvolgere le strutture europee nella definizione, a livello normativo, di una omologazione che preveda anche questo tipo di veicolo tecnico. Per altri veicoli tale omologazione è già prevista.

PRESIDENTE. Stiamo parlando di piccoli trattori, con una massa inferiore ai 600 chilogrammi, che non hanno questa copertura, la cosiddetta cappottina.

NAPOLITANO. A livello comunitario si parla di «trattrici agricole», alle quali possono essere installate tutta una serie di attrezzature con dimensioni proporzionali alla trattrice stessa.

PRESIDENTE. Perdonatemi se insisto, ma io stesso devo chiarirmi le idee. Il cosiddetto trattorino è un mezzo che non si scompone e dietro al quale si attacca un rimorchio più o meno grande. Oggi esistono trattori piccolissimi con un peso pari a 600 chilogrammi senza copertura.

NAPOLITANO. Questi veicoli possono essere omologati senza tetto.

VITELLI. L'omologazione però è un fatto nostro, non comunitario.

ERARIO. Questi trattori rientrano in una particolare categoria comunitaria denominata T30 e possono pesare fino a un massimo di 600 chilogrammi. Ad oggi non c'è alcun obbligo di strutture di protezione contro il loro capovolgimento. Non si tratta necessariamente di un tetto, potrebbe essere anche un arco che protegga il conducente in caso di ribaltamento. L'architetto Vitelli menzionava poc'anzi una proposta di regolamento comunitario che dovrebbe vedere la luce nel 2014 (ma che probabilmente verrà pubblicata molto prima) e che sarà costituita da un regolamento madre, più una serie di regolamenti attuativi di implementazione, che si stanno preparando parallelamente. Nel caso specifico della categoria T30, alla voce «protezione contro il capovolgimento» è prevista una X, che sta ad indicare l'inserimento di una norma specifica per questi trattori. Molto probabilmente questa norma coprirà la fascia dei veicoli tra i 400 e 600 chilogrammi. In sede OCSE si sta invece sviluppando un accordo tecnico che dovrà proteggere dal capovolgimento i veicoli di massa inferiore. Se il negoziato andrà in porto e il Parlamento europeo sarà d'accordo – e non vedo perché non dovrebbe – i nuovi trattori saranno muniti di tale struttura.

Il problema però non riguarda il futuro ma il parco veicoli che ha trenta o quarant'anni. Un veicolo entrato in circolazione trent'anni fa non necessariamente ne è uscito e quindi risponde a norme di costruzione dell'epoca. Come è scritto nella relazione, c'è stata un'iniziativa dell'ex ISPESL finalizzata a sviluppare linee guida per adeguare i trattori già esistenti, munendoli di strutture anticapovolgimento. Si tratta di una serie di adeguamenti che sicuramente aiutano, perché cercano di mettere a norma i trattori esistenti. Da questo punto di vista dovremmo aver coperto il parco circolante. Naturalmente, però, non tutti i trattori sono stati adeguati; bisognerebbe recarsi nei campi agricoli e fare delle ispezioni. Un compito che spetta alle ASL, o a chi si occupa di sicurezza sul lavoro, ed è chiamato a verificare se il meccanismo di quel trattore è stato adeguato al decreto legislativo n. 81 del 2008, da cui sono poi nate le linee guida. Su questo mi sembra che i rappresentanti dell'INAIL si siano già espressi chiaramente quando sono stati invitati in audizione dalla vostra Commissione.

Sicuramente a livello comunitario la normativa coprirà anche questa fattispecie di trattori che al momento si tratta di adeguare; evidentemente le relative procedure non sono state completate. Vorrei precisare che nel richiedere i dati all'ex ISPESL volevamo conoscere non tanto il numero degli incidenti occorsi ma verificare, incidente per incidente, la tipologia

di trattori coinvolti e, possibilmente, l'anno di immatricolazione degli stessi per cercare di capire se le macchine coinvolte sono molto vecchie o se sono di modello recente, cosa che sarebbe anche più grave in quanto si tratterebbe di veicoli a norma. La Commissione europea vorrebbe quindi avere da noi una fotografia della situazione relativamente agli incidenti per poter sviluppare un'analisi d'impatto necessaria per corredare qualunque proposta; infatti nessuna iniziativa può essere avviata a livello comunitario in assenza di una robusta analisi di impatto che possa giustificarla.

Noi abbiamo chiesto che si intervenisse a livello europeo per adeguare i trattori di massa inferiore ai 600 chilogrammi, ma la Commissione ci ha risposto che questo non risulta essere un problema rilevante. Abbiamo quindi girato la questione all'*ex* ISPESL e avremmo avuto piacere di ricevere i dati puntuali che avevamo richiesto.

PRESIDENTE. Se voi consentite, noi ci faremo parte attiva in questa vicenda. Abbiamo avuto modo di parlare con i rappresentanti dell'*ex* ISPESL i quali ci hanno detto di aver già studiato i dettagli tecnici per intervenire e di aver valutato anche i costi (che mi sembra oscillino tra i 2.000 e i 3.000 euro) per provvedere alla dotazione.

VITELLI. Questo per adeguare il parco macchine esistente.

PRESIDENTE. È questo il problema.

VITELLI. Per quanto riguarda il futuro, sarebbe opportuno disporre di tutti gli strumenti per poter conferire alle istituzioni comunitarie i dati tecnici necessari per definire un quadro normativo che riguardi sia la sicurezza su strada che la sicurezza sui campi.

PRESIDENTE. Questo è giustissimo, direttore. Pensiamo però anche a quel milione e 600.000 trattori esistenti.

VITELLI. A quelle linee guida abbiamo lavorato anche noi. Il problema è quello di verificare se i mezzi sono stati effettivamente adeguati e messi a norma: se la calotta protettiva è stata applicata, se il sedile è stato sostituito, se sono stati rafforzati gli attacchi per la cintura di sicurezza e se risultano in regola con la normativa vigente, quella contenuta nel codice della strada del 1959 che già prevedeva alcuni obblighi come, ad esempio, quelli relativi ai dispositivi di illuminazione.

Il problema è stabilire a chi spettino questi compiti di verifica. Il soggetto può anche essere individuato negli organi ispettivi della Motorizzazione cui devono essere messi a disposizione i veicoli agricoli da revisionare, ma ciò presenterebbe degli aspetti di carattere politico. Il controllo del parco macchine circolanti su strada può anche essere effettuato dalla polizia stradale, in ossequio alla disposizione di cui all'articolo 12 del codice della strada. Nei campi, ovviamente, noi non possiamo intervenire. In

questo caso, o si sceglie il percorso di una verifica ispettiva eseguita dalle ASL, come peraltro è previsto, oppure si decide di intervenire pesantemente attivando l'articolo 111 del codice della strada. Questi possono essere i percorsi da seguire.

Noi siamo a disposizione dell'autorità politica per recepire le scelte che ovviamente ad essa competono.

PRESIDENTE. Tutto questo per quanto riguarda i mezzi. E per quanto riguarda l'età dei conducenti, altro importante aspetto del problema?

VITELLI. I trattori possono essere di categoria A o A1 (i piccoli trattori di massa inferiore ai 600 chilogrammi, guidabili anche da soggetti di 16 anni) e di categoria B, quelli di massa maggiore. I possessori di patente sono soggetti alle stesse modalità di verifica cui sono soggetti i conducenti di tutte le altre tipologie di veicoli: ad esempio, il rinnovo della patente è previsto ogni cinque anni dopo i 50 anni di età, ogni tre anni dopo i 70, ogni due anni dopo gli 80, limite di età per il quale è previsto il rinnovo mediante verifica da parte di una commissione medica e non più di un medico monocratico (misura inserita nel codice della strada proprio lo scorso anno).

Il problema degli incidenti su strada è molto limitato: dai dati a mia disposizione l'indice degli infortuni, se rapportato al numero di veicoli circolanti (un milione e 600.000), è molto basso. Tale dato può certamente essere migliorato ma il problema è l'uso che si fa dei mezzi agricoli sui campi, ove servirebbe una formazione specifica; infatti, sono le particolarità orografiche e le condizioni del terreno a determinare i ribaltamenti; questi generalmente non si verificano nelle zone in cui il territorio è tutto in piano, ma sui terreni collinari o a terrazzamenti. È proprio in quei casi che è necessario avviare un'importante azione di formazione di cui noi siamo anche disponibili ad assumere l'onere; tuttavia poiché la formazione si incardina a livello regionale il nostro compito dovrebbe essere quello di collaborare con gli enti locali, a valle di un'attività di formazione ad essi affidata, nella fase finale di verifica in cui potremmo conferire la nostra esperienza. Sono però le Regioni che dovrebbero attivarsi in tal senso. Un tempo, per le attività di formazione, esistevano i fondi sociali europei.

PRESIDENTE. In estrema sintesi, sui mezzi agricoli non viene fatta revisione. Pur essendo prevista dalla normativa, di fatto la revisione non si fa.

VITELLI. Non è stata mai attivata.

PRESIDENTE. Il secondo aspetto del problema è quello dell'età. In merito lei ci ha spiegato che il conduttore del trattore provvisto di patente è sottoposto agli stessi obblighi di legge previsti per tutte le altre tipologie

di conduttori. Il problema però non viene risolto proprio là dove è più presente, dove si determinano più infortuni mortali, ovvero durante lo svolgimento dell'attività agricola e non nel transito sulle strade statali o vicinali. Pertanto è lì che occorre fare formazione, che potrebbe essere intesa come conoscenza di alcune tecniche riconosciuta ai conduttori di questi veicoli al momento del rilascio della patente. Il problema è questo.

VITELLI. Il problema è che la patente ce l'hanno tutti, indipendentemente dal possesso o meno di un terreno agricolo. La condizione per accedere alla formazione è avere già la patente.

PRESIDENTE. Purtroppo il tema della formazione non è molto seguito: spesso non si sa chi la fa, dove e quando. Qui si apre una voragine. Cercavo comunque di rovesciare la questione. In sostanza, per concedere la patente di guida di un trattore o il rinnovo della patente stessa dovrebbe essere necessario dimostrare che il soggetto ha un'adeguata formazione, altrimenti non si esce dal problema.

VITELLI. Questo significa definire una sorta di certificato di qualificazione professionale per i guidatori di mezzi agricoli come già esiste per gli autisti di professione; una certificazione che tuttavia andrebbe normata.

PRESIDENTE. Certamente. Come diamo la patente per la guida di un'autovettura è necessario darla anche per la guida di un trattore. Il problema è proprio questo.

VITELLI. Per questo parlavo di qualificazione. Quando parliamo di rilascio della patente A e B ci riferiamo alla patente di guida per motocicli e autovetture, ma non è una patente specifica, mentre in questo caso occorre una formazione che porti ad una certificazione *ad hoc* interamente da normare. Quando chiediamo dati sugli incidenti verificatisi in agricoltura vorremmo sapere anche se il soggetto che guida il mezzo agricolo è o meno in possesso della patente. Sui campi nessuno sa quello che accade. I mezzi usati nei campi sfuggono alle rilevazioni e sono spesso guidati da persone anziane o giovanissime o sprovviste di patente. Quando parlavo di formazione intendevo proprio la necessità di dotare questi soggetti della dimestichezza necessaria a condurre macchinari agricoli su terreni collinari, scoscesi, che presentano notevoli difficoltà di manovra. Non è facile, è una vera e propria scienza. Occorre una profonda conoscenza dei veicoli, di come si distribuiscono le masse e di come si comporta il mezzo in determinate circostanze. È lo stesso discorso che è stato fatto per gli autisti professionali. L'Italia è stata la prima nazione che ha preteso il rilascio della patente D per chi voleva esercitare la professione di autista per un servizio pubblico. Si può ragionare sul tema.

Per quanto attiene al rilascio del patentino, le strade da percorrere possono essere diverse. Personalmente ho pensato alle Regioni che hanno una prerogativa in tema di formazione.

PRESIDENTE. Hanno una delega costituzionale.

VITELLI. Poiché siamo presenti in maniera diffusa sull'intero territorio nazionale, siamo disponibili a collaborare con le Regioni per la realizzazione di un progetto in vista del raggiungimento di tale obiettivo, se ritenete che questa possa essere la strada.

PRESIDENTE. Non abbiamo alcuna preclusione al riguardo. Il nostro incontro ha proprio lo scopo di individuare una soluzione. Sicuramente si tratta di scelte di carattere politico. La sua interlocuzione oggi può servire a richiamare l'attenzione sulla necessità della formazione. È chiaro che chi è disponibile a fare formazione mostra di avere già un buon grado di percezione del rischio. Se manca questa percezione il soggetto considera la formazione, nella migliore delle ipotesi, come una perdita di tempo.

VITELLI. Recentemente ho preso visione dei dati grezzi sulla quantità di persone oltre i 65 anni coinvolte in incidenti di questo tipo. Questo dato può voler dire molto, ma anche nulla. Dovremmo avere cognizione esatta della casistica delle persone coinvolte per età e condizioni di lucidità (ad esempio, soggetti che non siano dediti all'alcol). Questi dati sono tutti necessari per portare avanti un ragionamento corretto.

NEROZZI (PD). Non sta parlando di incidenti su strada.

VITELLI. No, parlo di incidenti sui campi agricoli.

NEROZZI (PD). Ma l'ottantenne guida sul campo anche senza avere la patente.

VITELLI. Certamente. È questo il problema. Vengo da una zona del Paese dove questi fatti avvengono. È evidente che per le persone coinvolte in incidenti su strade pubbliche possiamo ottenere maggiori dettagli, posto che c'è l'intervento della polizia stradale che fa il suo mestiere effettuando i dovuti controlli. Sulla casistica degli incidenti in campagna non abbiamo molti elementi per poter ragionare.

Signor Presidente, depositerei agli atti della Commissione i dati più significativi relativi alle immatricolazioni a partire dal 1960.

PRESIDENTE. Quindi parliamo di trattori che hanno cinquant'anni di età.

VITELLI. Esattamente.

PRESIDENTE. Ed il loro numero è anche significativo.

VITELLI. Sì, peraltro non sono beni mobili registrati. Si tratta di veicoli per i quali non si paga né bollo né altro e che vengono utilizzati e sistemati più volte in maniera superficiale, tant'è che se si dovesse partire

con il piano di revisioni – per il quale è sempre necessario un decreto ministeriale – molti di tali mezzi sarebbero destinati alla rottamazione.

PRESIDENTE. Abbiamo colto esattamente tutti gli aspetti della sua relazione, così come il senso degli interventi degli ingegneri che l'hanno accompagnata.

Vi ringrazio per il vostro contributo e dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 15,40.

