

## La revisione delle macchine agricole

### I. INTRODUZIONE

Il settore agricolo e forestale è per sua natura caratterizzato da una molteplicità di attività e lavorazioni che richiedono l'uso di differenti e variegate tipologie di macchine e attrezzature, impiegate in contesti operativi difficilmente riconducibili a un ben definito luogo di lavoro. Tali peculiarità rappresentano le ragioni principali per cui il lavoro in agricoltura è sempre considerato uno dei settori con il più elevato indice di frequenza degli infortuni (Fagnoli e Tronci, 2014). Senza voler entrare nel merito del fenomeno infortunistico, si deve sottolineare che la maggior parte degli incidenti sono legati all'uso di macchine e attrezzature di lavoro, in particolare di quelle che possono essere classificate come veicoli (Gattamelata et al., 2014) e che dunque necessitano di immatricolazione per poter circolare anche su strada (trattori, macchine agricole operatrici semoventi, rimorchi agricoli, ecc.).

La duplice natura di tali prodotti, ovvero l'essere al tempo stesso "attrezzature di lavoro" ai sensi della normativa vigente in materia di salute e sicurezza nei luoghi lavoro (decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modifiche e integrazioni), nonché "veicoli" ai sensi delle disposizioni legislative afferenti la circolazione stradale (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i.), pone numerose questioni di natura amministrativa e gestionale che coinvolgono non solo costruttori e utilizzatori delle stesse, ma anche le Amministrazioni chiamate dal legislatore a regolamentarne l'uso.

In questo ambito si collocano le recenti disposizioni legislative mirate a istituire il sistema della "revisione periodica" delle macchine agricole soggette

\* DISR I, Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali

a immatricolazione, in maniera analoga a quanto è già previsto per altre tipologie di veicoli (automobili, motocicli, ecc.).

Le motivazioni di tale intervento normativo sono sicuramente dovute alla pericolosità di tali veicoli, che ogni anno sono coinvolti in numerosi incidenti sia in campo, che su strada. Per avere un'idea del fenomeno basta leggere le statistiche pubblicate periodicamente dall'ASAPS sulle cosiddette "morti verdi": solo con riferimento ai trattori agricoli o forestali, nel 2013 sono stati registrati 374 incidenti (il 71,6% dei quali avvenuti nei campi), con un aumento pari all'11,3% rispetto al 2012 (ASAPS, 2014). Questi incidenti hanno purtroppo comportato 173 decessi (il 10,2% in più rispetto al 2012) e 247 feriti (+10,3%).

Si deve poi evidenziare la peculiarità costruttiva delle macchine agricole, per le quali è necessario implementare un sistema di revisione specifico, che tenga conto delle particolari caratteristiche tecniche di questi veicoli, delle varie tipologie esistenti e soprattutto dell'elevato numero di mezzi circolanti immessi sul mercato in assenza di direttive comunitarie di riferimento per l'omologazione, ovvero prima dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada<sup>1</sup>.

Per esaminare la questione è utile quindi partire proprio facendo un richiamo all'evoluzione legislativa in materia.

## 2. LA LEGISLAZIONE ITALIANA

Il problema della revisione delle macchine agricole immatricolate è oggetto in questi ultimi mesi di un complesso dibattito tra gli operatori del settore. Infatti, la legge 17 dicembre 2012, n. 221, (G.U. del 18 dicembre 2012, n. 294 - Suppl. Ordinario n. 208), al comma 48 dell'articolo 34 ha richiamato le Autorità competenti in materia a dare seguito a quanto in effetti era già previsto dal cd. Nuovo Codice della Strada, (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) che all'articolo 111 (comma 1) disponeva che «Il ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dell'agricoltura e delle foreste, può disporre, con decreto ministeriale, la revisione generale o parziale delle macchine agricole soggette all'immatricolazione a norma dell'art. 110, al fine di accertarne la

<sup>1</sup> Per quanto riguarda i trattori agricoli o forestali, che costituiscono il gruppo più cospicuo di macchine agricole soggette a immatricolazione, si rammenta che solo a partire dal 1974, con l'entrata in vigore della direttiva 74/150/CEE, è stata istituita una procedura comune per l'omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote. Tra le varie novità di tale atto si deve segnalare l'introduzione, per alcune tipologie di trattori, dell'obbligo di installazione del dispositivo di protezione in caso di capovolgimento (cd. ROPS, roll over protective structure).

permanenza dei requisiti minimi di idoneità per la sicurezza della circolazione, nonché lo stato di efficienza».

Indicazioni aggiuntive sono riportate nel Titolo III del decreto del presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e s.m.i. (cd. Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada). In particolare, il comma 1 dell'articolo 295 prevede che «le revisioni delle macchine agricole soggette ad immatricolazione sono stabilite con provvedimento del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dell'agricoltura e delle foreste, con periodicità non inferiori a cinque anni, a partire dalla data di prima immatricolazione delle macchine agricole stesse»; mentre il comma 2 dello stesso articolo fornisce una prima indicazione sui requisiti minimi di sicurezza che dovranno essere oggetto del controllo periodico.

A tali «suggerimenti» non è poi stato dato seguito fino alla pubblicazione della succitata legge 221/2012, che modificando l'articolo 111 del Codice della Strada ha richiesto l'emanazione di apposite disposizioni legislative da adottarsi entro il 28 febbraio 2013: «Al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro e nella circolazione stradale, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, con decreto da adottare entro e non oltre il 28 febbraio 2013, dispone la revisione obbligatoria delle macchine agricole soggette ad immatricolazione a norma dell'articolo 110, al fine di accertarne lo stato di efficienza e la permanenza dei requisiti minimi di idoneità per la sicurezza della circolazione. Con il medesimo decreto è disposta, a far data dal 1 gennaio 2014, la revisione obbligatoria delle macchine agricole in circolazione soggette ad immatricolazione in ragione del relativo stato di vetustà e con precedenza per quelle immatricolate antecedentemente al 1 gennaio 2009, e sono stabiliti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, i criteri, le modalità ed i contenuti della formazione professionale per il conseguimento dell'abilitazione all'uso delle macchine agricole, in attuazione di quanto disposto dall'articolo 73 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81».

Le novelle disposizioni di cui sopra hanno subito un'ulteriore modifica con la legge 27 febbraio 2014, n. 15 (G.U. n. 49 del 28 febbraio 2014), che ha procrastinato le date di attuazione, sostituendo rispettivamente il «28 febbraio 2013» con il «31 dicembre 2014» e il «1 gennaio 2014» con il «30 giugno 2015».

Per maggiore precisione è bene chiarire che in base alla classificazione riportata nel Nuovo Codice della Strada (artt. 57 e 58 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i.), le macchine agricole soggette a immatricolazione sono le seguenti:

- le trattrici agricole;
- le macchine operatrici a due o più assi;
- i rimorchi agricoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t.

Invece, non sono soggette a immatricolazione le seguenti macchine (per la circolazione delle quali è necessario solo un certificato di idoneità tecnica):

- le macchine operatrici semoventi con un asse;
- i rimorchi agricoli con massa complessiva a pieno carico inferiore a 1,5 t;
- le macchine operatrici trainate.

Sia la carta di circolazione (per il primo gruppo di veicoli), che il certificato di idoneità tecnica sono rilasciati dagli uffici della Motorizzazione Civile competenti per territorio, in maniera analoga a quanto avviene per gli altri veicoli soggetti agli stessi obblighi.

Da questa breve disamina della genesi normativa sugli obblighi di revisione delle macchine agricole emergono numerosi spunti di riflessione. Innanzitutto, si ravvisa la necessità di un collegamento con la normativa dell'Unione europea in materia di circolazione dei veicoli e controlli funzionali periodici. Il novellato introduce poi il problema della vetustà del parco macchine circolante nel nostro Paese e a oggi mai sottoposto a verifiche obbligatorie. Si devono poi considerare le difficoltà operative nell'effettuare controlli su macchine di grandi dimensioni che difficilmente potrebbero raggiungere un centro prova situato in prossimità di un centro urbano, nonché il vincolo rappresentato dalla circolazione su strada dei mezzi cingolati. Infine, si deve tenere conto della problematica relativa ai riferimenti alla normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro, che rappresentano una novità in questo contesto.

### 3. IL PANORAMA NORMATIVO COMUNITARIO

Nell'Unione europea la "revisione" dei veicoli, ovvero i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, è disciplinata dalla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 (adeguata al progresso tecnico dalla direttiva 2010/48/UE, recepita in Italia con il D.M. 13 ottobre 2011). Tuttavia, queste disposizioni non si applicano ai trattori agricoli o forestali, né ad altre macchine agricole.

Solo recentemente, con la direttiva 2014/45/UE del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE, l'Unione europea ha fatto un primo passo verso la regolamentazione dei controlli periodici di talune macchine agricole spesso usate anche su strada. Infatti, nel campo di applicazione della

direttiva – comma 1 dell'articolo 2 – sono inclusi i «trattori a ruote della categoria T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h».

La motivazione di tale estensione è giustificata dal legislatore comunitario con riferimento alla sicurezza della circolazione stradale. Infatti, nel considerando 12 della direttiva si precisa che: «i trattori a ruote con una velocità massima superiore a 40 km/h sono sempre più spesso utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locali e di trasporto di merci su strada. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello dei veicoli pesanti e i veicoli di tale categoria, utilizzati soprattutto su strade pubbliche, dovrebbero pertanto essere sottoposti a controlli tecnici». E tale impostazione è confermata dal comma 2 dell'articolo 2, nel quale si asserisce che gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della direttiva alcune tipologie di veicoli immatricolati nel loro territorio, tra cui: i «veicoli utilizzati per attività agricole, orticole, forestali o della pesca esclusivamente nel territorio dello Stato membro e principalmente nelle zone in cui si svolgono dette attività, comprese strade agricole e forestali o terreni agricoli».

Da un punto di vista prettamente tecnico, la direttiva prevede per la suddetta categoria di trattori a ruote almeno un controllo quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni. Tale controllo, le cui modalità di esecuzione sono descritte nell'Allegato I della direttiva in parola, deve riguardare almeno i seguenti elementi:

- identificazione del veicolo;
- impianto di frenatura;
- sterzo;
- visibilità;
- impianto elettrico e parti del circuito elettrico;
- assi, ruote, pneumatici, sospensioni;
- telaio ed elementi fissati al telaio;
- altre dotazioni;
- effetti nocivi.

Queste disposizioni entreranno in vigore a decorrere dal 20 maggio 2018, previo recepimento della direttiva da parte degli Stati membri entro il 20 maggio 2017. Quindi fino a tale data sarà ancora in vigore la direttiva 2009/40/CE. I motivi dell'esclusione sostanziale delle macchine agricole, e in particolare dei trattori, dagli obblighi di controllo periodico è stato motivato con l'assenza di sufficienti informazioni in merito, come emerso dagli studi preparatori (CITA, 2007) alla predisposizione delle norme del pacchetto

PAESE	PERIODICITÀ (ANNI)
Austria	3/2/1
Belgio	Nuovi proprietari
Germania	2/2/2/2/2/2
Lettonia	---
Lussemburgo	3,5/2/2
Polonia	3/2/2
Repubblica Ceca	4/4/4
Romania	1/1/1 >3,5t - 2/2/2 <3,5t
Slovenia	3/2/2/1/1
Spagna	8/2/2/2/2/1/1
Ungheria	3/3/2/2/2

Tab. 1 *Paesi dell'Unione europea in cui è in vigore l'obbligo di revisione delle trattrici agricole o forestali e periodicità dei controlli (CITA, 2007)*

“Roadworthiness” (EU, 2014), ossia delle direttive che aggiornano la normativa comunitaria relativa ai controlli atti a verificare l'idoneità a viaggiare su strada dei veicoli a motore emanate nel 2014. Dall'analisi di questi studi emerge che, nonostante l'assenza di obbligatorietà, diversi Paesi dell'Ue da alcuni anni hanno implementato un sistema di revisione per le macchine agricole. In particolare, nella tabella 1 sono riportati i Paesi dell'Ue in cui è vigente l'obbligo di revisione delle trattrici agricole o forestali e la periodicità dei controlli.

#### 4. L'ESEMPIO SPAGNOLO

In collaborazione con la “Sapienza - Università di Roma” è stato condotto uno studio sul sistema di revisione delle macchine agricole adottato in Spagna, viste le numerose similitudini territoriali e colturali con l'Italia. In questo Paese è obbligatoria la revisione di tutte le macchine rientranti nel campo di applicazione della cd. “Direttiva Trattori” (direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e abroga la direttiva 74/150/CEE), ovvero di quelle appartenenti alle seguenti categorie:

1. Categoria T: trattori a ruote;
2. Categoria C: trattori a cingoli;
3. Categoria R: rimorchi;
4. Categoria S: macchine intercambiabili trainate.

Sono esclusi dall'obbligo di controllo periodico i motocoltivatori e le macchine accoppiate. La prima ispezione tecnica deve essere effettuata otto anni dopo la data in cui il veicolo è stato immatricolato e successivamente ogni due anni fino al sedicesimo anno di vita del veicolo; poi la periodicità diventa annuale. Gli elementi che devono essere controllati e le modalità di esecuzione della verifica tecnica sono descritti nel Regolamento Generale dei Veicoli (*Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos*) e dal collegato Manuale d'ispezione dei veicoli (*Manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V.*, che fa riferimento al *Real Decreto 2042/94* e la cui ultima revisione – la settima – risale al 2012).

La caratteristica forse più interessante del sistema di controllo implementato dalla Spagna consiste nell'aver previsto anche delle "unità mobili di controllo" per andare incontro alle esigenze degli utenti di zone lontane dai centri di controllo autorizzati, ovvero dei possessori di macchine agricole che avrebbero difficoltà per dimensioni e tipologia a raggiungere tali centri generalmente ubicati in aree urbane.

È opportuno rilevare che in base a uno studio condotto dall'Università Carlos III di Madrid nel 2012, la revisione obbligatoria di tutti i veicoli (inclusi quelli agricoli) ha portato a una significativa riduzione del numero degli incidenti stradali e delle conseguenti vittime (OIC, 2012).

## 5. LA SITUAZIONE ITALIANA

Come anticipato, in Italia a oggi non esistono obblighi relativi alla revisione delle macchine agricole, così come definite dal Nuovo Codice della Strada. A tale proposito è bene chiarire che il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, individua ai fini della circolazione stradale le "macchine agricole" come quelle «macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di dette attività» (articolo 57, comma 1).

Il comma 2 dello stesso articolo suddivide le macchine agricole nelle seguenti categorie:

### A) *Semoventi*:

- 1) *trattrici agricole*: macchine a motore con o senza piano di carico munite

di almeno due assi, prevalentemente atte alla trazione, concepite per tirare, spingere, portare prodotti agricoli e sostanze di uso agrario nonché azionare determinati strumenti, eventualmente equipaggiate con attrezzature portate o semiportate da considerare parte integrante della trattrice agricola;

2) *macchine agricole operatrici a due o più assi*: macchine munite o predisposte per l'applicazione di speciali apparecchiature per l'esecuzione di operazioni agricole;

3) *macchine agricole operatrici ad un asse*: macchine guidabili da conducente a terra, che possono essere equipaggiate con carrello separabile destinato esclusivamente al trasporto del conducente. La massa complessiva non può superare 0,7 t compreso il conducente;

*B) Trainate:*

1) *macchine agricole operatrici*: macchine per l'esecuzione di operazioni agricole e per il trasporto di attrezzature e di accessori funzionali per le lavorazioni meccanico-agrarie, trainabili dalle macchine agricole semoventi a eccezione di quelle di cui alla lettera a), numero 3);

2) *rimorchi agricoli*: veicoli destinati al carico e trainabili dalle trattrici agricole; possono eventualmente essere muniti di apparecchiature per lavorazioni agricole; qualora la massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 1,5 t, sono considerati parte integrante della trattrice traente.

Inoltre, poiché il comma 3 dell'articolo 57 stabilisce che «ai fini della circolazione su strada, le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h», è opportuno sottolineare che la direttiva 2014/45/UE non troverebbe applicazione in Italia per le trattrici, visto che tale limite di velocità al momento è valido per ogni categoria di trattori.

La carenza degli obblighi di revisione delle macchine agricole è stata parzialmente compensata negli anni con le disposizioni emanate in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, tenendo conto del fatto che le macchine agricole possono essere considerate principalmente delle «attrezzature di lavoro», così come definite al Titolo III del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i.: «qualsiasi macchina, apparecchio, utensile o impianto, inteso come il complesso di macchine, attrezzature e componenti necessari all'attuazione di un processo produttivo, destinato ad essere usato durante il lavoro» (lettera a), comma 1 dell'articolo 69).

In particolare, dall'obbligo di garantire che le attrezzature di lavoro siano oggetto di idonea manutenzione al fine di garantire nel tempo la permanenza dei requisiti di sicurezza (comma 4 dell'articolo 71 del D.Lgs. 81/2008) emerge la necessità di effettuare dei controlli periodici volti a verificare il



corretto funzionamento almeno delle macchine agricole utilizzate in ambito datoriale<sup>2</sup>. In quest'ottica un valido riferimento è rappresentato dal documento tecnico<sup>3</sup> predisposto dal gruppo di lavoro coordinato dall'Inail sul "Controllo periodico dello stato di manutenzione ed efficienza dei trattori agricoli o forestali in ottemperanza agli obblighi previsti dall'art. 71 comma 4 lettera a) punto 2 e lettera b) del D.Lgs. 81/08" (INAIL, 2011). Più nel dettaglio, nel capitolo 5 di questo documento sono illustrati le modalità di controllo e i criteri di accettabilità dei seguenti elementi:

- dispositivo di protezione in caso di capovolgimento;
- protezioni di elementi mobili;
- protezioni di parti calde;
- dispositivi meccanici di accoppiamento tra trattore e veicolo rimorchiato e di traino del trattore;
- dispositivi di accoppiamento anteriore e posteriore per macchine operatrici portate con attacco a tre punti;
- zavorre;
- organi di propulsione e di sostegno;
- freni;
- silenziatore;
- accesso al posto di guida;
- comandi;
- parabrezza e altri vetri;
- sedile del conducente;
- sedile del passeggero;
- dispositivo retrovisore;
- tergicristallo;
- dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa;
- dispositivo di sterzo;

<sup>2</sup> Gli obblighi di cui al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. riguardano tutti i lavoratori e lavoratrici, subordinati e autonomi, nonché i soggetti a essi equiparati, secondo quanto disposto all'articolo 3 del decreto stesso.

<sup>3</sup> Per tale documento è stata avviata la procedura di riconoscimento di "buone prassi": ai sensi di quanto indicato all'articolo 2, comma 1, lettera v) del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. per "buone prassi" si deve intendere «soluzioni organizzative o procedurali coerenti con la normativa vigente e con le norme di buona tecnica, adottate volontariamente e finalizzate a promuovere la salute e sicurezza sui luoghi di lavoro attraverso la riduzione dei rischi e il miglioramento delle condizioni di lavoro, elaborate e raccolte dalle regioni, dall'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro (ISPESL), dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) e dagli organismi paritetici di cui all'articolo 51, validate dalla Commissione consultiva permanente di cui all'articolo 6, previa istruttoria tecnica dell'ISPESL, che provvede a assicurarne la più ampia diffusione».

	IDENTIFICAZIONE	SCocca ESTERNA, CARROZZERIA E TELAIO	EQUIPAGGIAMENTI INTERNI	ILLUMINAZIONE E SEGNALAZIONE	FRENI	STERZO E VOLANTE	ASSI, RUOTE, PNEUMATICI, SOSPENSIONI	MOTORE E TRASMISSIONE	EMISSIONI INQUINANTI
Direttiva 2014/45/UE	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Documento INAIL		X	X	X	X	X	X	X	
Manuale ITV	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Tab. 2 *Elementi da sottoporre a verifica secondo la direttiva 2014/45/UE, il documento tecnico dell'Inail e il Manuale ITV*

- segnalatore acustico;
- batteria;
- cofani e parafanghi;
- serbatoio di carburante liquido.

D'altra parte, il legame tra sicurezza della circolazione stradale e sicurezza nei luoghi di lavoro è richiamato anche dal Nuovo Codice della Strada, che dispone che «le macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, devono inoltre rispondere alle disposizioni relative ai mezzi e sistemi di difesa previsti dalle normative per la sicurezza e igiene del lavoro, nonché per la protezione dell'ambiente da ogni tipo di inquinamento» (comma 6 dell'articolo 106 del D.Lgs. 285/1992 e s.m.i.).

Facendo un confronto tra il documento tecnico Inail, il Manuale d'ispezione dei veicoli spagnolo (ITV) e le disposizioni della direttiva 2014/45/UE emerge una sostanziale corrispondenza sugli elementi da verificare (tab. 2). Le differenze riguardano invece il livello di approfondimento richiesto dai controlli: sia le «buone prassi Inail», che il Manuale ITV prevedono controlli di semplice esecuzione, che possono essere svolti da officine mobili, proprio per andare incontro alle peculiari esigenze del settore. La direttiva, invece, non prevedendo l'inclusione delle macchine agricole nel suo campo di applicazione, richiede modalità di controllo simili a quelle già in uso per la revisione dei veicoli tradizionali (p.es. automobili), da svolgersi presso un'officina appositamente attrezzata. Un'ulteriore precisazione da fare riguarda il fatto che il documento tecnico dell'Inail non prevede un'approfondita verifica dei documenti relativi alla circolazione stradale (Identificazione), né quella dei requisiti di natura ambientale (Emissioni inquinanti), trattandosi di un documento afferente la sicurezza sul lavoro.

In base a quanto detto, appare lecito, dunque, il riferimento ai documenti

predisposti dal gruppo di lavoro coordinato dall'Inail sia per quanto riguarda la manutenzione dei trattori agricoli o forestali, sia per ciò che concerne l'adeguamento non solo dei trattori ma anche di altre macchine agricole che rientrano comunque nel campo di applicazione dell'art. 57 del D.lgs. 285/1992 e s.m.i.

La stretta correlazione tra queste disposizioni legislative è dovuta anche al fatto che il parco macchine agricole circolante in Italia è particolarmente vetusto: sono assai numerosi i veicoli agricoli per i quali negli anni sono stati previsti adeguamenti e installazione di dispositivi di protezione (p. es. sistemi di ritenzione del conducente, sistemi di protezione in caso di ribaltamento, ecc.) non previsti in sede di omologazione, ma richiesti a seguito dell'aggiornamento della normativa antinfortunistica.

Le recenti modifiche dell'articolo 111 del Nuovo Codice della Strada sicuramente rafforzano questo legame, anche se non appare chiaro il riferimento nello stesso articolato agli obblighi di cui all'articolo 73 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 in materia di informazione, formazione e addestramento all'uso delle attrezzature di lavoro. Tali disposizioni, infatti, non afferiscono alla circolazione su strada, e tra l'altro sono state già oggetto di interventi normativi da parte delle Autorità competenti in materia<sup>4</sup>.

## 6. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto detto si ritiene opportuno fare un cenno alle attività promosse dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali ai fini dell'attuazione delle suddette disposizioni legislative.

A partire dal 2013, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono stati attivati degli specifici tavoli di lavoro per la predisposizione del decreto di cui al novello articolo 111 del nuovo Codice della Strada, sia a livel-

<sup>4</sup> Il 12 marzo 2013 è entrato in vigore l'Accordo 22 febbraio 2012, n. 53/CSR – «Accordo tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano concernente l'individuazione delle attrezzature di lavoro per le quali è richiesta una specifica abilitazione degli operatori, nonché le modalità per il riconoscimento di tale abilitazione, i soggetti formatori, la durata, gli indirizzi e i requisiti minimi di validità della formazione, in attuazione dell'articolo 73, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modifiche e integrazioni». L'applicazione di tali disposizioni alle macchine agricole (o meglio utilizzate nel settore agricolo, come specificato nella Circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali 24 dicembre 2013, n. 45) è stata differita al 22 marzo 2015 (articolo 45-bis, comma 2 della Legge di conversione 9 agosto 2013, n. 98) ed è relativa al solo uso di dette attrezzature in ambito lavorativo, non ai fini della circolazione stradale, per la quale sono valide le disposizioni del 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i. (articolo 124 - Guida delle macchine agricole e delle macchine operatrici).

lo amministrativo (ovvero incontri riservati alle Amministrazioni competenti in materia), sia attraverso la consultazione di tutti i portatori d'interesse del settore (utilizzatori, costruttori e rivenditori delle macchine agricole), al fine di verificare le esigenze operative legate all'implementazione di tale sistema. Al momento della stesura del presente contributo questi lavori non sono ancora conclusi.

L'obiettivo finale è quello di giungere a un testo di legge condiviso dalle parti, che abbia un basso impatto sia in termini finanziari che burocratici, non solo per la pubblica amministrazione, ma anche e soprattutto per gli utilizzatori delle macchine agricole.

Da un punto di vista più tecnico, l'indirizzo che si sta seguendo, almeno in prima istanza, è quello di garantire che, per le macchine agricole per le quali già esistono indicazioni riconosciute ai sensi della normativa vigente in materia di salute e sicurezza sul lavoro (ovvero linee guida, buone prassi, ecc.), la visita di revisione consista principalmente nel controllo della funzionalità ed efficienza degli stessi elementi-chiave, allo scopo di unificare o comunque omogeneizzare per quanto possibile le verifiche tecniche da parte della pubblica amministrazione e snellire al contempo gli obblighi burocratici per gli utilizzatori.

La revisione delle macchine agricole soggette a immatricolazione rappresenta un passo in avanti dal punto di vista della prevenzione e della sicurezza dei cittadini. Tuttavia, le difficoltà da affrontare sono numerose, specialmente in questo periodo di congiuntura economica negativa, a causa della quale la richiesta agli operatori di settore di un ulteriore impegno di risorse potrebbe essere considerata solo come una spesa fine a se stessa. Per questo motivo è bene sottolineare i benefici che a regime potranno essere ottenuti non solo in termini di sicurezza stradale, ma anche con il conseguente miglioramento della qualità e della sicurezza delle attività agricole e forestali.

#### RINGRAZIAMENTI

Il presente contributo ha preso spunto da uno studio condotto in collaborazione con la "Sapienza – Università di Roma" sull'analisi delle caratteristiche tecniche legate alla revisione dei trattori agricoli o forestali.

#### RIASSUNTO

Le recenti modifiche al Nuovo Codice della Strada hanno disposto l'estensione dell'obbligo di revisione periodica anche alle macchine agricole immatricolate e, allo stesso tempo, hanno posto ancora di più in evidenza lo stretto legame esistente tra sicurezza stradale

e sicurezza sul lavoro durante l'uso di queste particolari attrezzature di lavoro. La complessa attuazione di tali disposizioni legislative coinvolge un elevato numero di veicoli differenti per tipologia e destinazione d'uso, ponendo numerose problematiche sia natura tecnica, che amministrativa. Nel presente contributo è stata presa in esame l'evoluzione del panorama legislativo italiano e comunitario confrontandola, dal punto di vista tecnico, con lo stato dell'arte. In particolare, facendo riferimento al sistema di revisione dei veicoli adottato in Spagna, l'analisi ha evidenziato una possibile sinergia tra i criteri generali di revisione dei veicoli vigenti nell'Ue (che al momento escludono le macchine agricole) e le "buone prassi" predisposte del gruppo di lavoro coordinato dall'Inail sulla manutenzione dei trattori agricoli o forestali, che possono costituire un valido punto di partenza per la definizione di criteri di verifica validi per la maggior parte delle macchine agricole presenti sul territorio italiano.

#### ABSTRACT

Latest updates of the Italian Traffic Code, which establish the obligation of implementing new rules for the periodic inspection agricultural vehicles, paying attention to the relevant relationship between occupational safety requisites and roadworthiness of this special type of vehicles. Such a complex issue involves a large number of vehicles, very different in types and technical characteristics, bringing to light several hindrances of technical and bureaucratic nature. In this paper the analysis of the evolution of both Italian and European legislation in such a field was carried out, taking into account the evolution of the state of the art. More in details, starting from the cross-examination of the model adopted in Spain for agricultural vehicles and the general framework proposed in the EU on periodic roadworthiness tests, the study pointed out the benefits that can be achieved by taking into account the technical rules proposed by Inail on the maintenance of agricultural and forestry tractors. These guidelines could be usefully used as a basis for the implementation of the Italian new regulations on periodic inspections of most of agricultural vehicles.

#### BIBLIOGRAFIA

- ASAPS (2014): *"Morti verdi" 2013 - La strage dei campi*, Comunicato stampa pubblicato on-line il 16/04/2014 dall'Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale "Osservatorio il Centauro", [http://www.asaps.it/45584-Osservatorio\\_il\\_Centauro\\_%E2%80%93\\_ASAPS%C2%A0\\_sulle\\_%22Morti\\_verdi%22\\_2013La\\_strage\\_dei\\_campi.html](http://www.asaps.it/45584-Osservatorio_il_Centauro_%E2%80%93_ASAPS%C2%A0_sulle_%22Morti_verdi%22_2013La_strage_dei_campi.html),
- CITA (2007): *Study for Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union*, AUTOFORE, International Motor Vehicle Inspection Committee, 2007 ([http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore_en.htm)).
- EU (2014): *Tougher vehicle testing rules to save lives*, Comunicato stampa del 30/04/2014, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2012\\_07\\_13\\_press\\_release\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2012_07_13_press_release_en.htm)

- FARGNOLI M., TRONCI M. (2014): *La Progettazione per la Sicurezza Attraverso il Reverse Engineering*, 3° Congresso nazionale del coordinamento della meccanica italiana, Napoli, 30 giugno-1 luglio 2014, CD ROM, ISBN: 88-902096-2-3.
- GATTAMELATA D., VITA L., FARGNOLI M., TRONCI M. (2014): *Embedded solutions for increasing safety in agricultural activities*, *Proceedings of TMCE 2014, Budapest, Hungary*, a cura di I. Horváth, Z. Rusák, ISBN 978-94-6186-177-1, pp. 1349-1360.
- INAIL (2011): *Controllo periodico dello stato di manutenzione ed efficienza dei trattori agricoli o forestali in ottemperanza agli obblighi previsti dall'art. 71 comma 4 lettera a) punto 2 e lettera b) del D.Lgs. 81/08*, documento tecnico redatto dal Gruppo di Lavoro Nazionale istituito presso INAIL, [http://www.ispesl.it/sitodts/Linee\\_guida/Buoneprassi-trattori.pdf](http://www.ispesl.it/sitodts/Linee_guida/Buoneprassi-trattori.pdf)
- OIC (2012): *Contribución de la ITV a la Seguridad Vial 2012*, Oficina de Información Científica, Universidad Carlos III of Madrid (UC3M) and FITSA, [http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/actualidad\\_cientifica/noticias/INSPECTIONS](http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/actualidad_cientifica/noticias/INSPECTIONS)