

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2679

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

COLLEONI, BELOTTI, VICENTINI, RAMPA, GALLI, COLOMBO VITTORINO, GITTI, GERBINO, BACCELLI, BATTISTINI, SABATINI, PAVAN, CENGARLE, SARTOR, RESTIVO, [CORONA GIACOMO, DE MEO, BIANCHI FORTUNATO, BUZZI, SODANO, REPOSSI, VERONESI, LOMBARDI GIOVANNI, FORNALE, VALSECCHI, FRANCESCHINI, MARENGHI, MONTE, PUCCI ERNESTO, TOROS, GIGLIA, SPADOLA, DEGLI OCCHI, FRANZO, AZIMONTI, ZUGNO

Presentata il 17 dicembre 1960

Modifica alla legge 26 aprile 1959, n. 207, per estendere il limite di utilizzazione delle macchine agricole semoventi

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il progresso tecnico, in continuo dinamico sviluppo, obbliga a periodiche revisioni delle norme legislative che regolano l'utilizzo delle macchine, in particolare di quelle agricole, che sono in continua evoluzione e trasformazione sotto la spinta di nuove soluzioni tecniche per impieghi sempre più rispondenti alle mutate esigenze del lavoro agricolo.

La tendenza a costruire macchine in grado di rispondere a molteplici esigenze, per i servizi più vari, si va sempre più affermando fra i costruttori, in modo di aumentare il numero delle ore di utilizzazione annuo delle trattrici agricole, unica valida strada per diminuire i costi di esercizio delle macchine.

Secondo le più recenti statistiche esiste un notevole squilibrio fra le ore impiegate per la preparazione del terreno e quelle impiegate nei lavori accessori; mediamente le prime rappresentano il 30 per cento, le seconde il 70 per cento. La maggior parte di questo 70 per cento di ore di impiego delle

trattrici è dedicato quasi esclusivamente al trasporto di prodotti e di materiali di interesse agricolo.

Le attuali macchine, in dotazione e in esercizio, necessitano per il loro impiego nei trasporti di essere completate con la dotazione di adatti rimorchi agricoli, con relative spese per l'acquisto e la manutenzione.

Le zone collinari e di montagna sono fra le maggiormente interessate all'impiego di un trattore polivalente da utilizzare in lavori di preparazione del terreno e per il trasporto dei prodotti.

Infatti queste zone sono in genere economicamente sottosviluppate e quindi gli agricoltori hanno maggiore sensibilità nel considerare i costi di esercizio. L'eliminazione del rimorchio, oltreché vantaggiosa economicamente, reca un altro notevole beneficio: facilita la guida del mezzo meccanico, date le condizioni della viabilità ordinaria e delle strade campestri quasi sempre strette, accidentate e con sensibili pendenze.

L'attuale posizione di guida sui trattori è posta a cavalcioni della scatola del cambio e, oltrech  scomoda, non consente l'impostazione di cabinette di riparo per il conducente e non permette neppure la necessaria visibilit  della strada o della zona di lavoro immediatamente davanti all'assale anteriore della trattrice.

Attualmente il problema   stato risolto. L'industria italiana ha progettato una macchina che riassume in s  le caratteristiche della trattrice agricola e del rimorchio agricolo offrendo agli agricoltori tutti i vantaggi economici e di sicurezza di esercizio dei quali abbiamo parlato. Grosso modo, queste nuove macchine hanno la posizione di guida spostata in avanti, con comandi centralizzati e cabina di riparo; hanno applicato un cassone mobile utilizzabile per il trasporto di cose e persone senza nessun pregiudizio per tutti gli altri lavori da eseguirsi nelle colture di pieno campo.

Questi tipi di macchine eliminano il rimorchio e hanno un limite elevatissimo di utilizzo. Anche di recente il Ministero dei trasporti, con circolare n. 84 ha autorizzato l'impiego delle trattrici agricole come operatrici stradali, con la finalit  di estendere e di accrescere il limite di utilizzazione delle macchine agricole e con il chiaro intendimento di diminuire i costi di esercizio.

  ovvio che questi nuovi tipi di macchine, solo di recente acquisiti all'agricoltura, non potevano essere configurati e considerati dal Codice della strada. Ne consegue la necessit  che le stesse macchine siano regolate come trattrici agricole atte al trasporto di cose o persone. Che il costante inarrestabile progresso della tecnica, obblighi a rapidi aggiornamenti degli strumenti legislativi, lo si vede anche dal fatto che il Codice della strada approvato nell'ottobre 1958   gi  stato modificato nell'aprile del 1959 con la legge n. 207, nella quale (articolo 1) si modifica l'articolo 25 del Codice della strada

elevando il peso complessivo da 15 a 25 quintali per i motoveicoli.

Per chiarire ogni dubbio interpretativo, si rileva che non   possibile inquadrare i tipi di macchina (dei quali pi  sopra abbiamo illustrato le nuove caratteristiche tecniche) nella definizione attuale data dal Codice della strada perch , per gli stessi, vengono ammessi come massimi, un peso a pieno carico di soli 25 quintali, una lunghezza di metri 4 e una larghezza di metri 1,60. Se tale regolamentazione pu  ritenersi sufficiente per quel tipo di moto-agricola che nasce dall'unione di un moto-coltivatore e di un cassone da trasporto essa diventa inoperante se estesa all'incorporazione di un cassone con una trattrice agricola.

Infatti, il peso trasportabile diminuisce a misura che aumentano le potenze delle trattrici e la resistenza meccanica delle strutture portanti delle stesse, giungendo addirittura all'assurdo di annullare ogni carico trasportabile per le trattrici di media potenza, da 40 a 60 cavalli vapore, (che sono le pi  largamente diffuse) e il cui peso   proprio all'incirca di 25 quintali, limite di peso considerato all'articolo 29 del Codice della strada. Solo la soppressione dell'ultima parte della lettera e) dell'articolo 29 pu  consentire l'impiego proficuo dei nuovi tipi di trattrici agricole il cui utilizzo in agricoltura   destinato a un sicuro successo con largo beneficio per tutti i coltivatori, in particolare per le piccole e medie aziende, nelle quali la riduzione dei costi di esercizio   la condizione principale per procedere alla meccanizzazione.

Onorevoli colleghi, i proponenti ritengono che le considerazioni svolte siano chiare e sufficienti a rendere evidente l'importanza di aprire la strada a questi nuovi tipi di macchine agricole polyvalenti, destinate, oltrech  all'esecuzione di lavori agricoli, al trasporto di cose e di materiali di interesse dell'azienda agricola e confidano pertanto nella vostra approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Il numero 6^o) dell'articolo 1 della legge 26 aprile 1959, n. 207,   soppresso.