

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 OTTOBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE GIROLAMO LA PENNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposte di legge (Discussione e approvazione):		BOCCHI FAUSTO	5, 6, 10
COLUCCI ed altri: Norme per la circolazione di macchine agricole speciali (1450);		FERRARINI GIULIO	7
Senatori GARIBALDI ed altri: Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali (<i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (1929);		GRASSI BERTAZZI NICCOLÒ, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	6, 8, 10
LOBIANCO ed altri: Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali (1938)	3	RICCARDI ADELMO	6, 10
LA PENNA GIROLAMO, <i>Presidente</i>	3, 5	RIDI SILVANO	11
	7, 8, 10, 11	RUSSO FERDINANDO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	4, 8, 10
BALZARDI PIERO ANGELO, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	3, 7	SATANASSI ANGELO	5, 10
		SORICE VINCENZO	10
		Votazione segreta:	
		LA PENNA GIROLAMO, <i>Presidente</i>	11

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 12,40.

Discussione delle proposte di legge: Colucci ed altri: Norme per la circolazione di macchine agricole speciali (1450); senatori Garibaldi ed altri: Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali (approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1929); Lobianco ed altri: Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali (1938).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Colucci, Salerno e De Carli: « Norme per la circolazione di macchine agricole speciali; senatori Garibaldi, Novellini, Masciadri, Panigazzi, Antoniazzi, Meriggi, Rasimelli, Sclavi, Brugger e Pasquino: « Norme per lumbo, Bastianini, Covi, Leopizzi, Franza, Sclavi, Brugger e Pasquini: « Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 luglio 1984; Lobianco, Balzardi, Andreoni, Bambi, Bruni, Campagnoli, Carlotto, Citaristi, Cristofori, Contu, Ferrari Silvestro, Lattanzio, Micheli, Pellizzari, Rabino, Ricciuti, Rinaldi, Urso, Zambon, Zarro e Zuech: « Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali ».

L'onorevole Balzardi ha facoltà di svolgere la relazione.

PIERO ANGELO BALZARDI, *Relatore per la IX Commissione*. Non c'è dubbio che in una agricoltura moderna, le imprese, anche le più efficienti, per poter mantenere e migliorare la loro collocazione sul

mercato, hanno bisogno di effettuare investimenti ed innovazioni.

In particolare, il processo di ammodernamento in agricoltura ha investito le tecniche di coltivazione e di raccolta rendendo sempre più indispensabile il ricorso alle macchine di grandi dimensioni capaci di svolgere queste attività.

Tali macchine sono ormai presenti in tutte le aziende che intendono realizzare una maggiore produttività con minore dispendio di tempo e di lavoro riducendo i costi di produzione.

Detti mezzi, in quanto destinati a svolgere contemporaneamente diverse attività, così come richiesto dagli utilizzatori, sono stati progettati di grandi dimensioni con conseguenti difficoltà negli spostamenti, sia per la lentezza dei movimenti sia per l'ingombro della stessa sede stradale.

Queste obiettive difficoltà sono state notevolmente aggravate dalla legge 10 febbraio 1982, n. 10, che nel regolare la circolazione dei veicoli eccezionali ha disciplinato le macchine agricole insieme ai mezzi industriali non tenendo conto delle specifiche esigenze del settore primario.

In particolare la legge n. 38 del 1982 prevede il regime delle autorizzazioni alla circolazione, riconoscendo all'ente proprietario della strada un ampio potere discrezionale che aggrava l'utente di prescrizioni concretamente inattuabili, diverse tra regione e regione, tra provincia e provincia ed alcune volte contrastanti tra loro con il risultato di porre nell'impossibilità la circolazione di dette macchine eccezionali.

Per evitare questi gravi disagi si ritiene indispensabile predisporre un'apposita normativa che tenga conto della particolarità della circolazione dei mezzi agricoli che non può in ogni caso essere accomunata con altri veicoli.

Infatti, le macchine agricole si muovono a bassa velocità e sempre in zone circostanti l'azienda dove effettuano i lavori, ed inoltre, tale circolazione si limita a determinate epoche - quelle dei raccolti - e alle necessità dei lavori, sempre stagionali.

Le tre proposte di legge al nostro esame si propongono, innanzitutto, di soddisfare le esigenze diffusamente avvertite di ottenere una specifica normativa per la circolazione delle macchine agricole eccezionali che, pur considerando l'importanza della sicurezza della circolazione stradale, salvaguardi lo svolgimento dell'attività agricola, ovviando alle limitazioni ed ai ritardi conseguenti alle attuali disposizioni.

La proposta di legge n. 1929, di iniziativa dei senatori Garibaldi ed altri, già approvata all'unanimità dal Senato il 4 luglio scorso, si propone un regime di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione individuando gli organi preposti a tale attività nei seguenti: 1) compartimenti ANAS per le strade statali; 2) comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti per strade di propria competenza; 3) province per la rimanente rete viaria.

Allo stesso modo dispone la proposta di legge n. 1450 di iniziativa dei deputati Colucci ed altri.

Una differenza è contenuta nella proposta n. 1938, di iniziativa dei deputati Lobianco ed altri, che prevede, all'articolo 2, come organi preposti al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione, oltre i compartimenti ANAS per le strade statali, le regioni, per le strade interessanti più province e la provincia per la rimanente rete viaria.

Tale disciplina, in effetti potrebbe risultare la più consona a dirimere tutti quei dubbi che già sorgono in caso di attraversamento di strade di due province diverse o di strade di due comuni differenti, con ciò tuttavia, è contraria al testo unico che prevede che le autorizzazioni siano concesse dai proprietari delle strade.

Inoltre, tutte e tre le proposte prevedono un documento descrittivo del ve-

colo da allegare alla domanda, che deve contenere le indicazioni per la individuazione dell'itinerario prescelto. Tale norma ovviamente serve a far sì che gli enti preposti alla circolazione conoscano con esattezza quali strade saranno interessate al traffico di tali veicoli e possano quindi adottare determinati accorgimenti.

Le tre proposte prevedono poi un termine di dieci giorni entro il quale gli uffici competenti debbono rilasciare l'autorizzazione, mentre la proposta n. 1938, facendo ricorso all'istituto del silenzio-assenso ormai sempre più usato nella pratica amministrativa prevede che qualora entro tale termine non avvenga il rilascio dell'autorizzazione il transito si intende autorizzato.

Per garantire l'imprescindibile esigenza della tutela della sicurezza stradale le tre proposte prevedono dei dispositivi lampeggianti da applicare sui veicoli e dei drappi rossi delimitanti l'ingombro massimo del veicolo se questo sia di larghezza non superiore ai metri 3,20, se li supera, viene disposta anche una scorta tecnica effettuata dall'azienda mediante una persona che precede il mezzo ad una distanza almeno di 75 metri munita di un drappo rosso per segnalare la macchina agli altri utenti della strada. Infine, le macchine agricole devono essere munite posteriormente di un pannello amovibile a strisce bianche e rosse di materiale rifrangente di centimetri 50 per 50.

Sulla base delle suesposte considerazioni, si ritiene opportuno procedere all'approvazione delle proposte al nostro esame, ricordando che eventuali modifiche al testo trasmesso dal Senato dovrebbero comunque essere apportate nel più breve tempo possibile per consentire una definitiva approvazione del provvedimento entro il 1° gennaio 1985, che è il termine per l'applicazione dei decreti interministeriali che disciplinano attualmente i trasporti eccezionali.

FERDINANDO RUSSO, *Relatore per la X Commissione.* Vorrei aggiungere solo qualche parola alla relazione del collega Balzardi, per precisare che è quanto mai ne-

cessario, in questo momento, garantire la circolazione dei mezzi agricoli, di queste macchine moderne che restano, a volte, inutilizzate per difficoltà di circolazione.

Questo ci porta a suggerire al Governo la presentazione di proposte organiche che portino ad una modifica, un aggiornamento del codice della strada: aggiornamento sempre più richiesto nel nostro paese.

Un paese industrializzato e moderno ha bisogno dell'aggiornamento del codice della strada per permettere la circolazione di tutti quei mezzi necessari all'economia agricola e ad altri settori.

Cogliamo questa occasione per sollecitare il Governo all'aggiornamento del codice della strada che, oltretutto, permetterebbe di risolvere anche i problemi del trasporto di altri materiali, come ad esempio il marmo.

Per quanto riguarda il problema dell'autorizzazione interessante più province e la previsione di un'autorizzazione regionale, credo che questa possa trovare attuazione nel momento in cui avremo il codice della strada aggiornato. Per questo sono favorevole all'approvazione del testo, così come ci viene dal Senato, in attesa che nell'aggiornamento del codice della strada, possano essere comprese altre esigenze alle quali ho fatto cenno.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ANGELO SATANASSI. Io ho delle riserve circa l'applicazione dei provvedimenti in esame per il fatto che tutti i soggetti proprietari delle strade sarebbero abilitati a rilasciare un'autorizzazione. Ora, un operatore agricolo o una cooperativa che disponga di macchine di questa natura (oggi molto diffuse sul territorio nazionale) sono costretti ad intraprendere un *iter* che potrebbe anche rivelarsi molto farraginoso e lungo: è vero, infatti, che quell'autorizzazione andrebbe concessa entro dieci giorni, però è pur vero che questo termine non è né perentorio né ordinario e che, quindi, potrebbe trascorre-

re anche quindici o venti giorni prima che tale autorizzazione venga rilasciata. Sarebbe stato pertanto meglio prevedere un ente abilitato a questo scopo, al quale affidare il compito di provvedere all'istruttoria nei confronti e dell'ANAS e della provincia. Dico questo perché quando ci si rivolge agli enti proprietari delle strade è necessario indicare preventivamente gli itinerari che le macchine agricole dovranno percorrere: ma questo è impossibile in quanto si tratti di strumenti il cui uso è legato direttamente allo stato delle colture, dei terreni e dei piani aziendali. Di conseguenza, l'itinerario stesso è modificabile da un giorno all'altro: per esempio, una nottata particolarmente fredda può ritardare la maturazione e quindi la raccolta di determinati prodotti, come la frutta, determinando la necessità di spostare da una settimana da un'altra le relative operazioni.

Da queste considerazioni discendono le nostre perplessità. Ribadiamo che a nostro giudizio sarebbe stato opportuno non prevedere la definizione preventiva dell'itinerario, indicare un solo ente abilitato al rilascio dell'autorizzazione, stabilire il termine perentorio di dieci giorni e, in ogni caso, l'istituto del silenzio-assenso in caso di mancata risposta.

FAUSTO BOCCHI. Vogliamo aggiungere alcune considerazioni alle perplessità già espresse dal collega Satanassi.

La discussione di questo provvedimento dimostra per l'ennesima volta quanta inadempienza vi sia, da parte del Governo, nel portare a soluzione l'annoso problema della riforma del codice della strada. Non è ormai più possibile enumerare quante volte in questa Commissione, nell'opinione pubblica, nelle forze sociali, nelle rappresentanze degli utenti della strada, la questione è stata sollevata. In proposito, esiste un materiale abbondantissimo e non si comprende veramente - vogliamo sottolinearlo ancora una volta - perché il Governo non intenda portare a compimento la riforma del codice della strada; e i dubbi che nascono per questa inademp-

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAV. PUB.-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1984

pienza sono innumerevoli. Ne sono una riprova le proposte di legge in esame, concernenti un settore che nel nostro paese è continuamente all'ordine del giorno per la crisi che sta attraversando (mi riferisco al settore agricolo) e dico questo pur sottolineando la sensibilità dei colleghi che hanno presentato i progetti in discussione (per inciso, faccio presente che il nostro gruppo è firmatario di una di queste proposte di legge). Però, accanto a questa sensibilità e a questo sforzo, dobbiamo purtroppo registrare la superficialità del Governo, che emerge anche dall'atteggiamento assunto nel seguire i lavori del Senato e della Camera, avendo oggi inviato un sottosegretario sprovvisto di specifica delega: se non erro, infatti, il sottosegretario competente è a Stresa.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche per affrontare problemi attinenti al codice della strada.

FAUSTO BOCCHI. Se il rappresentante del Governo crede, potrei fornire le osservazioni degli uffici della motorizzazione sul provvedimento approvato dal Senato. Che cosa significa tutto questo? Un modo stranissimo di rapportarsi non soltanto al Parlamento, ma soprattutto alle proposte di iniziativa parlamentare: è un criterio che non possiamo condividere, che non possiamo apprezzare e che pertanto condanniamo. Da parte del Governo non vi è stato un minimo contributo, eppure non si tratta di un problema tipicamente politico, ma prettamente tecnico: i parlamentari non dispongono degli uffici, degli elaboratori, dei centri elettronici e di tutte le altre strutture di cui dispongono gli uffici dell'amministrazione.

Ora, tornando all'argomento in discussione, dobbiamo rilevare che - pur essendosi già conclusa la stagione agricola - le macchine di cui si tratta operano per tutto l'arco dell'anno date le condizioni in cui si sviluppano le colture e pertanto il provvedimento in esame è necessario. Ecco, questa è la nostra ama-

rezza: i gruppi di opposizione debbono molto spesso fare ciò che è compito del Governo, noi vogliamo invece che il Governo assolva il suo dovere e svolga i propri compiti.

E da queste considerazioni (ma poi un nostro rappresentante lo annuncerà) emerge l'atteggiamento che noi assumeremo in sede di votazione: un atteggiamento di responsabilità di fronte alla vacanza del Governo.

ADELMO RICCARDI. Sono d'accordo con le considerazioni fatte. Voglio sollevare ufficialmente la questione che al Senato ha sollevato il senatore Pacini che mi porta a fare delle considerazioni sul modo in cui si affrontano le tematiche riferite ai cosiddetti mezzi eccezionali.

Il senatore Pacini, del gruppo democristiano, ha presentato un emendamento riferito alla questione del trasporto dei marmi. Noi non riteniamo sia il caso di presentare un emendamento perché questo allungherebbe l'iter della legge. Rivolgiamo quindi al Governo una raccomandazione affinché il problema sia esaminato in modo responsabile.

Attualmente, nel comprensorio versigliese, che interessa le province di La Spezia, Massa e Lucca, si scavano circa 20 milioni di tonnellate di marmo all'anno, milioni di tonnellate di marmo che devono essere trasportate dalle cave situate in montagna fino alle segherie, dove devono essere trasformate, segate, lavorate. In questo tragitto i mezzi attraversano tre sistemi stradali: ci sono le cosiddette strade di arroccamento, che sono parte di proprietà pubblica e parte di proprietà privata in quanto alcuni proprietari di cave si adattano le strade necessarie; ci sono poi le strade di avvicinamento, di proprietà del comune; ci sono infine le strade di carattere provinciale, comunale, nazionale che stanno tra la collocazione delle cave e la collocazione dei laboratori e delle segherie dove il marmo viene trasportato.

Occorrono, ora, dei mezzi eccezionali fatti *ad hoc* per il trasporto di questo

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAV. PUB.-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1984

materiale. Porto un esempio: per fare una curva in una strada di arroccamento si devono fare anche cinquanta manovre; dico questo per dare il senso della specificità e della peculiarità di questo tipo di trasporto. Che occorran mezzi eccezionali sembra pacifico. Quello che invece non è pacifico - e qui si avverte la necessità dell'intervento del legislatore - è che si identifica un blocco di marmo del peso di 22,5 tonnellate come blocco ideale; chi trasporta con mezzi eccezionali questo blocco non ha la via libera nei sistemi stradali che ho indicato in precedenza.

Chi conosce la realtà del settore sa che le possibilità di ottenere un blocco ideale di 22,5 tonnellate in una soluzione unica, sono al massimo del 5 per cento. Quindi, il trasporto viene fatto anche per due pezzi di marmo che possono superare il tonnellaggio previsto; in questo caso si dovrebbe chiedere l'autorizzazione, considerato che ogni mezzo ha una sua abilitazione.

Ogni anno, quindi, si ripropongono gli stessi problemi risolti in genere con compromessi che coinvolgono i trasportatori (ricordiamo che i mezzi con queste caratteristiche sono circa 300).

Sono problemi a cui dovremmo dare risposte razionali e rigorose perché riguardano il lavoro e le prospettive di migliaia di persone, considerato che in quel comprensorio la stragrande maggioranza delle attività economiche, e quindi della vita sociale, è legata a questi fatti.

Invito il Governo a prendere in considerazione questo problema ed a trovare una soluzione che sia specifica per questo settore. Bisognerebbe considerare il rapporto tra le attività estrattive, ovunque avvengono, e le attività di trasformazione del marmo come fasi dell'organizzazione del lavoro perché le segherie, i laboratori, non potrebbero lavorare se non avessero il marmo.

Potremmo anche presentare un emendamento, ma questo creerebbe difficoltà alla stessa Commissione. Vogliamo comunque che la questione sia affrontata con il senso di responsabilità.

GIULIO FERRARINI. Credo che il problema in discussione sia molto importante in quanto riguarda una grossa parte dell'attività agricola.

Dobbiamo porci due obiettivi, che sono apparentemente contraddittori tra di loro, perché da una parte dobbiamo raggiungere il punto di massima garanzia per la circolazione, per evitare incidenti, e dall'altra dobbiamo raggiungere la massima facilitazione di movimento per le macchine agricole, per non creare inutili limitazioni all'attività economica.

L'iniziativa di cui stiamo trattando mi sembra opportuna, considerato anche che era molto attesa dalle categorie interessate; quindi, come gruppo socialista, mi dichiaro favorevole a procedere in questa direzione.

L'osservazione del collega che mi ha preceduto è molto importante ed io credo che vada condivisa; il problema non concerne soltanto la lavorazione ed il trasporto dei carichi di marmo, vi sono problemi di uguale intensità, difficoltà e complessità anche per tutta una serie di carichi speciali che riguardano produzioni industriali di grandi dimensioni; ma in questa sede mi sembra più giusto rimanere sul terreno specifico della circolazione delle macchine agricole.

A questo riguardo credo si debba operare una scelta: o noi, spinti dalla necessità di far presto perché vi sono dei problemi impellenti da risolvere, accettiamo il testo del Senato, con tutte le osservazioni critiche che ognuno di noi ha sollevato, oppure imbocchiamo la strada della presentazione di emendamenti che possono portare modifiche migliorative.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

PIERO ANGELO BALZARDI, *Relatore per la IX Commissione*. Alcune delle osservazioni sollevate sono sicuramente valide. Nella relazione ho cercato di toccare tutti i possibili aspetti della questione. L'onorevole Satanassi ha parlato dell'istituto del silenzio-assenso: sono firmatario della

proposta di legge con la quale il silenzio-assenso soccorre alla mancata pronuncia dopo dieci giorni.

Per quanto riguarda gli itinerari pre-costituiti, capisco che comportano delle difficoltà. Sugli altri problemi sollevati, che interessano altri settori al di fuori di quello agricolo, debbo ammettere che sono di grande portata e che dovrebbero trovare una soluzione.

Come ho ricordato nelle conclusioni della mia relazione, con il 1° gennaio 1985 l'agricoltura si troverà in grosse difficoltà per la circolazione delle macchine eccezionali. Di qui la mia richiesta di approvazione del testo trasmessoci dal Senato e approvato all'unanimità dalla VIII Commissione permanente.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore per la X Commissione*. Condivido le osservazioni avanzate in relazione al trasporto del marmo e di altri prodotti industriali, nonché quelle relative al rischio burocratico - cioè ai tempi tecnici molto lunghi - e alla pluralità di domande che le imprese proprietarie di mezzi per la circolazione avanzeranno.

Credo si possa privilegiare in questo momento l'esigenza di approvare il provvedimento al nostro esame, rivolgendo - visto che c'è unanime indirizzo della Commissione - la richiesta al Governo di presentare una proposta di aggiornamento del codice della strada. Inoltre sarebbe opportuno che, a conclusione del nostro dibattito, si approvino ordini del giorno inerenti ai problemi emersi nel corso della discussione.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Innanzitutto vorrei rivolgere un breve ringraziamento ai relatori onorevole Balzardi e onorevole Russo, per le considerazioni svolte in materia di circolazione della strada e sulle esigenze dei mezzi che interessano l'agricoltura.

Il Governo, così come ha fatto il Senato, è favorevole al provvedimento, senza modifiche e ciò per accelerare i tempi della sua attuazione.

Non può certamente dichiararsi contrario a quelle raccomandazioni e a quei rilievi posti dagli onorevoli Satanassi, Bocchi, Riccardi e Ferrarini; mentre è disponibile ad accogliere un ordine del giorno che solleciti l'aggiornamento del codice della strada in genere, e la trattazione degli argomenti qui discussi in particolare. Mi riferisco alla questione della competenza per il transito sulle strade interprovinciali; all'istituto del silenzio-assenso dopo dieci giorni dalla presentazione della domanda; al trasporto di marmi - in questa materia vi è una iniziativa di legge al Senato che potrebbe essere superata da questo ordine del giorno -; all'aggiornamento e ampliamento ad altri settori commerciali, industriali ed edili.

In questo senso il Governo raccomanda l'approvazione del testo, così trasmessoci dal Senato, dichiarando la propria disponibilità ad accogliere ordini del giorno che traducano le sollecitazioni emerse in questa sede.

PRESIDENTE. Propongo che sia scelto come testo base la proposta di legge n. 1929.

Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato 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

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAV. PUB.-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1984

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:

« ART. 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 re-

sponsabilità, l'esistenza di eventuali limitazioni, anche temporanee, presenti lungo il percorso da essi prescelto nonché, 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 per 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).

Gli onorevoli Riccardi, Fabbri, Ridi e Bocchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Le Commissioni IX e X,

nell'approvare la proposta di legge n. 1929 relativa alla circolazione di macchine agricole eccezionali;

mentre sottolineano i ritardi nell'approvazione della riforma del codice della strada,

impegnano il Governo

ad operare per definire con la massima sollecitudine la riforma del codice della strada e comunque a predisporre con ur-

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAV. PUB.-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1984

genza provvedimenti per superare le difficoltà che incontrano i trasportatori del marmo nelle province di Massa Carrara, Lucca, La Spezia e comunque nelle province ove si effettuano attività estrattive.

(0/1929/1/9-10)

L'onorevole Satanassi ha presentato il seguente ordine del giorno:

Le Commissioni IX e X,

invitano il Governo

ad emanare norme attuative in materia di circolazione di macchine agricole che garantiscano la tempestività per il più razionale uso delle macchine operatrici, la cui programmazione di uso non può essere rigidamente e preventivamente programmata e per queste ragioni occorrono procedure di autorizzazione snelle e semplificate.

(0/1929/2/9-10)

Gli onorevoli Russo Ferdinando e Ferrarini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Le Commissioni IX e X,

impegnano il Governo

a promuovere tutte le opportune iniziative per l'aggiornamento del codice della strada con particolare riferimento alla circolazione delle macchine eccezionali per il trasporto del marmo e di particolari prodotti edilizi e industriali.

(0/1929/3/9-10)

FAUSTO BOCCHI. In riferimento all'ordine del giorno presentato dai colleghi Russo e Ferrarini dobbiamo precisare che, nel caso in esame, si tratta di macchine operatrici eccezionali, non si tratta di trasporto di carichi eccezionali: infatti, quest'ultimo è già regolamentato da altri articoli del codice della strada e, inoltre, sono state presentate alcune proposte di legge concernenti proprio questa materia.

Sarebbe pertanto opportuno, a nostro avviso, varare un provvedimento volto a

disciplinare questo settore, impegnando il Governo a rendere più agevole possibile l'applicazione dello stesso.

Chiediamo quindi al collega Russo di ritirare il suo ordine del giorno.

FERDINANDO RUSSO, *Relatore per la X Commissione*. Noi in questa sede abbiamo parlato di macchine eccezionali, non di un qualsiasi tipo di macchina, nel nostro ordine del giorno facciamo riferimento alle macchine adibite al trasporto del marmo e di particolari prodotti edilizi e industriali in quanto si tratta sempre di mezzi di carattere eccezionale.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i Trasporti*. Accolgo tutti e tre gli ordini del giorno presentati.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dei loro ordini del giorno ?

ADELMO RICCARDI. No, signor presidente.

ANGELO SATANASSI. Non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

FERDINANDO RUSSO, *Relatore per la X Commissione*. Neanche noi insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

VINCENZO SORICE. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore della proposta di legge n. 1929 in base ad alcune considerazioni. Innanzitutto perché nel settore agricolo ha avuto luogo un processo di ammodernamento che ha portato all'introduzione di macchine di grossa dimensione e quindi il provvedimento che stiamo per varare è in sintonia con lo sviluppo del settore stesso.

In secondo luogo perché nel codice della strada non è prevista la nuova impostazione recata dalla normativa in esame

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAV. PUB.-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1984

e pertanto esiste un vuoto legislativo nel nostro ordinamento: ciò crea dei grossi problemi in ordine alle competenze comunali, provinciali e regionali in materia di viabilità e, di conseguenza, si rende indispensabile arrivare in questo campo ad una uniformità di regolamentazione.

La proposta di legge che sta per essere votata raggiunge questa finalità che si inquadra, tra l'altro, in quel processo di revisione del codice della strada che dovrà essere attuato e, pertanto, il gruppo della democrazia cristiana esprime voto favorevole.

SILVANO RIDI. L'onorevole Bocchi ha già espresso le riserve del nostro gruppo rispetto ad un metodo di lavoro che, ancora una volta, non affronta i problemi su un piano organico. Noi siamo di fronte ad esigenze che certamente non possono rimanere insoddisfatte ma siamo fortemente critici nei confronti del metodo adottato; tuttavia, in considerazione della necessità del provvedimento in esame, pur con le riserve espresse, il gruppo comunista preannuncia il proprio voto favorevole.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatore Garibaldi ed altri: « Norme per la circolazione di macchine agricole eccezionali » (1929):

Presenti e votanti . . .	50
Maggioranza	26
Voti favorevoli	50
Voti contrari	0

(Le Commissioni approvano).

A seguito dell'approvazione della proposta di legge n. 1929, risultano assorbite le proposte di legge Colucci ed altri (1450) e Lobianco ed altri (1938).

Hanno preso parte alla votazione:

Per la IX Commissione: Astone, Alborghetti, Balzardi, Bosco Bruno, Bonetti Martinzoli, Boselli, Bulleri, Cafarelli, Chella, Comis, Ermelli Cupelli, Fabbri, Facchetti, Ferrarini, Fornasari, Foti, Forner, Malvestio, Medri, Paganelli, Palmigni Lattanzi, Piermartini, Polesello, Sapio, Satanassi, Sorice; per la X Commissione: Artese, Becchetti, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Pernice, Picano, Proietti, Pumilia, Quietì, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Sanguineti, Santuz, Stegagnini.

La seduta termina alle 13,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO