SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA —

(N. 1956)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GARIBALDI, CIMINO, NOCI, PANIGAZZI, MURATORE, SELLITTI, ORCIARI, MERIGGI, SCLAVI e FONTANA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 SETTEMBRE 1986

Norme per la circolazione delle motoagricole e dei rimorchi agricoli di fabbricazione artigianale

ONOREVOLI SENATORI. — Come è noto, gran parte del territorio dell'Italia è costituito da monti e colline in cui si esercita (laddove ancora si esercita), e per lo più su frazionata proprietà, un'agricoltura stonicamente difficile, di notevole fatica (che è possibile soccorrere con limitati e particolari mezzi meccanici), spesso avara e di grande utile sociale per molteplici ragioni: dai positivi effetti di regimazione delle acque, al recupero di risorse naturali altrimenti disperse, eccetera. Tuttavia, per tanto evidenti quanto implacabili ragioni di mercato, la scarsa competitività economica dei relativi prodotti, in dipendenza dell'alto costo di produzione rispetto a quello delle zone pianeggianti di diffusa e sofisticata meccanizzazione, ha fatto sì che l'industria specifica, nel rapido processo di meccanizzazione dell'agricoltura negli anni sessanta-settanta, abbia pressochè totalmente trascurato di porre attenzione ai problemi dell'agricoltura per così dire marginale. Per questa agricoltura, l'industria solo agli inizi degli anni settanta ha predisposto mezzi polivalenti, con opportuni attrezzi, di agevolazione del lavoro agricolo collinare e montano (oltre tutto nella previsione di un impiego che presupporrebbe l'abitazione del contadino al centro dei propri campi), inizialmente addirittura trascurando gli aspetti riguardanti il trasporto di attrezzi e oggetti ausiliari nel lavoro manuale dei campi, nonchè dei relativi prodotti.

Ne è derivato che molti, moltissimi coltivatori, che hanno acquistato l'essenziale motozappa, abbiano poi costruito, o fatto costruire artigianalmente, un piccolo rimorchio da attaccare alla stessa su cui caricare gli attrezzi di lavoro, le provviste, il prodotto dei campi, eccetera, andando e tornando dalla quotidiana fatica. Si è così costituito negli anni un cospicuo e diffuso « parco » di veicoli impropri, sotto il profilo delle regole che presiedono alla loro verifica di idoneità per la circolazione stradale, di rilevante valore economico specie in riferimento ai redditi dei particolari addetti.

Per vero non risulta che da tale « irregolarità » sia conseguito un qualche contributo all'incremento della sinistrosità stradale. Co-

IX LEGISLATURA -- DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

munque sia, negli anni, da parte degli organi preposti alla vigilanza stradale (anche in dipendenza del fatto che tali veicoli circolano prevalentemente se non esclusivamente su strade comunali o vicinali) si è sempre posta poca attenzione o, se si preferisce (per considerazioni di indole sociale, ovviamente in assenza di un apprezzabile concorso alla determinazione di incidenti stradali), si sono chiusi uno e talvolta tutti e due gli occhi. Vero è che mai si è posto il problema che oggi si pone; e lo si pone in ragione del fatto che, sempre più spesso, giovani e zelanti comandanti di stazione di carabinieri, nell'adempimento dei propri compiti, si danno, specie laddove non ci sono molti altri impegni, a perseguire, con un accanimento degno di miglior causa, i conduttori di tali automezzi, che tirano la vita coi denti, aiutandosi come possono e concorrendo così a costruire la ricchezza dell'Italia.

Non si intende, con questi argomenti, legittimare ciò che legittimo, sul piano formale, al presente non è. Si intende solo richiamare l'attenzione del Parlamento su una situazione che ha in sè ogni valenza etico-politica per essere considerata meritevole di particolare, sia pur limitata nel tempo, considerazione legislativa atteso il fatto che da essa non derivano concrete situazioni di rischio e per i singoli e per la collettività.

Esiste dunque la reale esigenza di porre un rimedio a questa situazione, non in termini di pura repressione bensì eliminandola con un'azione graduale, compatibile o, meglio, ispirata a criteri di risparmio e, per così dire, remunerazione per l'utile sociale arrecato alla comunità dagli operatori delle zone agricole marginali.

Il provvedimento legislativo che si intende proporre tiene conto della particolare situazione di fatto e tende a sanarla, pur nel rispetto dei principi fondamentali delle norme sulla sicurezza stradale, individuando i soggetti meritevoli della deroga, delimitando nel tempo l'intervento di regolarizzazione, contestualmente imponendo disposizioni a tutela del patrimonio e della sicurezza stradale capaci di contemperare quest'ultimo interesse con le esigenze immediate degli agricoltori; infine imponendo l'onere di far fronte civilmente ai danni eventualmente arrecati a persone e cose.

L'articolo che si propone, infatti, oltre a preoccuparsi di porre all'istituendo regime transitorio un termine, che si ritiene congruo in cinque anni, entro il quale si potrà regolarizzare la circolazione dei veicoli in questione, pone poi a carico del conducente l'obbligo di immettere in circolazione tali veicoli solo nelle ore diurne e di porre la massima cura per garantire la sicurezza della circolazione; inoltre dispone che le parti di cui si compongono i veicoli siano tali da non causare danni alle strade ed ai relativi manufatti; infine prevede una specifica copertura assicurativa a tutela di quanti, per qualsiasi motivo, possano nelle circostanze previste subire danni dalla circolazione di questi veicoli.

La norma, in sintesi, pur nella sua temporaneità, pone rimedio ad una situazione di fatto (il cui apprezzamento sotto il profilo della repressione è rimesso alla maggiore o minore comprensione di chi deve esercitare la vigilanza sulla sicurezza della circolazione stradale con conseguenti disparità di trattamento), comunque non arginabile solo con un'azione repressiva, e si fa carico di garantire tutti gli aspetti cui è ispirata la legislazione stradale facendosi carico parimenti delle esigenze vitali di una non trascurabile, e grandemente meritevole socialmente, parte del settore primario.

Ai fini di cui sopra si propone dunque il seguente articolo.

IX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Per un periodo di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le motoagricole denominate motozappatrici e gli eventuali relativi rimorchi di fabbricazione artigianale, anche se non muniti dell'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, sono autorizzati a percorrere, con o senza rimorchio, nelle ore diurne e senza arrecare danno ai manufatti e al piano stradale, le strade pubbliche solo per accedere alle aree agricole condotte dal proprietario di detti mezzi o da persona facente parte del nucleo familiare dello stesso. Tali veicoli devono essere muniti di apposita assicurazione contro la responsabilità civile con esplicito riferimento al rischio derivante dalle loro particolari condizioni.