PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 24 - numero 5249 di Mercoledì 05 ottobre 2022

Sicurezza dei trattori: criticità normative e revisione obbligatoria

Quali sono le principali problematicità normative per i trattori? La revisione dei trattori è obbligatoria? La seconda parte dell'intervista a Tiziano Ficcadenti e Vincenzo Laurendi, Gruppo Macchine e Impianti del Coordinamento Tecnico Interregionale.

Brescia, 5 Ott ? Qualche mese fa ai nostri microfoni il coordinatore del Gruppo Tematico Macchine e Impianti del Coordinamento Tecnico Interregionale della prevenzione nei luoghi di lavoro, Nicola Delussu (ATS Città Metropolitana di Milano), ha ricordato come il tema della sicurezza con i **trattori agricoli o forestali**, al di là dei dati infortunistici, sia un tema delicato. Anche perché in Italia su questo tema, in relazione alla sicurezza delle attrezzature e nell'applicazione delle direttive e dei regolamenti applicabili, "*è stato fatto, per certi versi, di 'tutto e di più*'". E ci sono '*delle situazioni **anche contraddittorie** da un punto di vista normativo*'.

Partendo da queste considerazioni e dalla necessità di fornire corrette informazioni agli organi di vigilanza, il documento " Linee indirizzo per l'attività di vigilanza sulle attrezzature. Direttiva Macchine 2006/42/CE e D.Lgs. 17/2010, Titolo III del D.Lgs. 81/08. Indicazioni procedurali per gli operatori dei Servizi di Prevenzione delle ASL/ARPA" ? redatto proprio dal Gruppo Tematico Macchine e Impianti - dedica un capitolo specifico sul tema dei trattori agricoli o forestali.

Avendo già affrontato con Nicola Delussu i contenuti generali del documento e con **Enrico Maria Ognibeni** (APSS Trento) il capitolo dedicato alla manutenzione degli impianti (" Linee di indirizzo: manutenzione, controllo e verifica degli impianti"), non potevamo non tornare sull'importante documento del Coordinamento interregionale cercando di cogliere le indicazioni e le criticità presentante a proposito dei trattori.

Per farlo abbiamo intervistato due componenti del Gruppo Tematico Macchine e Impianti del Coordinamento Tecnico Interregionale: **Tiziano Ficcadenti** (Asur Marche ? AV4 Fermo ? Coordinatore Regione Marche Macchine - Prevenzione in agricoltura) e **Vincenzo Laurendi** (Inail, Dipartimento innovazioni tecnologiche e sicurezza degli impianti, prodotti e insediamenti antropici).

Essendo il tema della sicurezza dei trattori complesso e delicato abbiamo deciso di suddividere l'intervista in due parti:

- nella **prima** ? già pubblicata (" Sicurezza dei trattori: infortuni, criticità e adeguamenti necessari") ? abbiamo affrontiamo i temi correlati agli infortuni, alle cause e all'adeguamento dei trattori;
- nella **seconda**, che presentiamo oggi, ci soffermeremo proprio sugli aspetti e le criticità connesse alla normativa e alla revisione dei trattori.

Riguardo ai trattori quali sono le direttive e i regolamenti applicabili?

Quali sono le principali problematicità e criticità normative?

Ad oggi la revisione dei trattori è obbligatoria?

Quali sono le finalità delle linee di indirizzo pubblicate dal Coordinamento interregionale?

Le linee guida possono essere trasversalmente utili anche alle aziende per migliorare le strategie di prevenzione?

L'intervista si sofferma sui seguenti argomenti:

- I trattori agricoli o forestali e la normativa applicabile
- I trattori agricoli o forestali e le criticità relative alla revisione
- I trattori agricoli o forestali: quali sono i più urgenti interventi di prevenzione?

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[LS0005] ?#>

La seconda parte dell'intervista a Tiziano Ficcadenti e Vincenzo Laurendi
Il link alla prima parte dell'intervista.

I trattori agricoli o forestali e la normativa applicabile

Torniamo a presentare il quarto capitolo delle linee d'indirizzo per l'attività di vigilanza sulle attrezzature dedicato ai trattori agricoli e forestali.

Veniamo agli aspetti normativi. Riguardo ai trattori quali sono le direttive e i regolamenti applicabili? Nell'intervista con Nicola Delussu si accennava al fatto che persistono ancora oggi delle situazioni quasi contraddittorie da un punto di vista normativo. Quali sono le principali problematicità?

Tiziano Ficcadenti e Vincenzo Laurendi: Con la *Mother Regulation*, unico grande provvedimento che raccoglie tutte le norme europee relative all'**omologazione di trattori, rimorchi e attrezzature trainate**, in vigore prima come **Regolamento UE 167/2013** (dal 2 marzo 2014, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale europea, diventata legge), si è concretizzata l'**armonizzazione** e la **semplificazione** di tutte le procedure in materia di omologazione dei mezzi agro-forestali, in modo da garantirne la sicurezza funzionale.

Il **Regolamento** è stato il frutto di un processo che ha visto coinvolti tutti gli stakeholders del settore perché i relatori della legge potessero conoscere al meglio le esigenze e le problematiche sul tema.

Nella sua qualità di Regolamento, è direttamente applicabile in tutti gli Stati dell'Unione Europea senza necessità di trasposizione. Esso si applica obbligatoriamente ai trattori agricoli (per questi andrà a sostituire integralmente la Direttiva Quadro 2003/37/CE) mentre sarà facoltativo per i veicoli agricoli trainati (ossia rimorchi e attrezzature trainate): infatti i veicoli agricoli trainati avranno la possibilità di essere omologati secondo le vigenti norme nazionali (in tal caso l'omologazione sarà valida solamente nello Stato Membro ove è stata rilasciata) oppure secondo il Regolamento Europeo UE 167/2013 (consentendo il riconoscimento dell'omologazione in tutti gli Stati Membri dell'UE).

Per quanto concerne i **trattori agricoli a ruote**, il Regolamento viene applicato a tutte le nuove omologazioni a partire dal **1° gennaio 2016** ed ha consentito alle aziende costruttrici un adeguamento graduale alle nuove prescrizioni prevedendo una clausola transitoria che ha consentito l'immissione sul mercato e l'immatricolazione di mezzi rispondenti alla normativa vigente sino al 31 dicembre 2017.

A partire dal **1° gennaio 2018** i trattori agricoli a ruote immessi sul mercato devono essere tutti **conformi al nuovo regolamento europeo** (fermo restando un numero limitato di trattori che potranno continuare a essere immessi sul mercato anche se conformi alla Direttiva 2003/37/CE per via della condizione di 'fine serie').

Per quanto riguarda invece i **veicoli agricoli trainati** e **trattori agricoli cingolati**, il regolamento europeo non impone alcuna limitazione temporale all'immissione sul mercato, per via del carattere facoltativo della legge comunitaria per questa tipologia di macchine.

Il regolamento UE 167/2013 è opportunamente integrato dai cosiddetti **Atti Delegati**, cioè regolamenti specifici contenenti i requisiti tecnici di omologazione per le varie tipologie di prodotto. Essi sono: **RVCR** (prescrizioni diverse, tra cui RMI, ROPS, spazi di manovra, PTO, manuale, batterie, etc. Regolamento 1322/2014), **RVBR** (sistemi di frenatura dei trattori e delle macchine agricole trainate, Regolamento 68/2015), **RVFSR** (che trattano vari aspetti tra cui luci, ganci di traino, pneumatici, EMC, interior/exterior fittings, ecc., Regolamento 208/2015), **REPPR** (che tratta le prescrizioni di emissione gassosa dei motori, Regolamento 96/2015).

Le **direttive 74/150/CEE**, riferita esclusivamente ai trattori agricoli o forestali a ruote, e **2003/37/CE** (anche questa da riferirsi ai trattori agricoli o forestali a ruote) hanno negli anni uniformato in tutta Europa comuni prescrizioni di carattere costruttivo per garantire la sicurezza della circolazione stradale nonché la sicurezza sul lavoro per quanto concerne la costruzione di tali veicoli.

In Italia, fino al 7 maggio 1997 si consentì, in deroga a quanto sopra, anche di effettuare omologazioni cosiddette "nazionali" di trattori agricoli o forestali in base alle norme del codice della strada di cui al d.p.r. 15 giugno 1959 n. 393 e alle vigenti norme sulla sicurezza del lavoro (es. d.p.r. 547/55).

È necessario, per quanto attiene il rispetto dei requisiti essenziali di sicurezza e tutela della salute e la presenza della marcatura CE per i trattori, fornire **alcune precisazioni**.

La **direttiva 2003/37/CE** non aveva raggiunto la completa trattazione di tutti i rischi connessi con l'uso dei trattori agricoli o forestali e, quindi, per una completa trattazione dei requisiti essenziali di sicurezza e tutela della salute la Commissione europea intervenne con la nuova "**direttiva macchine**" (2006/42/CE), facendo rientrare i trattori agricoli o forestali nel suo campo di applicazione per i rischi che non erano ancora stati trattati dalla direttiva 2003/37/CE.

Pertanto il fabbricante di un trattore, a partire dal 29 dicembre 2009 (in Italia dal 6 marzo 2010), data di entrata in vigore della nuova direttiva macchine, doveva verificare la conformità dello stesso ai requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute di cui all'allegato I della direttiva macchine relativi ai rischi pertinenti, apporre la marcatura CE sul trattore e approntare una dichiarazione CE di conformità a tali requisiti.

Tenuto conto di quanto sopra il trattore agricolo o forestale **rientrava quindi nel campo di applicazione di due direttive diverse**, una di carattere "omologativo", la 2003/37/CE, e l'altra di carattere certificativo, la 2006/42/CE.

Con l'emanazione del **regolamento UE 167/2013**, obbligatorio per le nuove omologazioni di trattori agricoli o forestali a ruote effettuate a partire dal 1 gennaio 2016 e per tutte le omologazioni di trattori agricoli o forestali a ruote a partire dal 1 gennaio 2018, tale **doppio regime è cessato**.

Sicuramente il regolamento UE 167/2013 ha **armonizzato e semplificato le procedure** in materia di omologazione dei mezzi ma purtroppo, come spesso avviene, è stato oggetto anche di **condizionamenti** che hanno generato vuoti normativi e limitato le misure di prevenzione adottabili come, per esempio, la **mancata previsione sul sedile del conducente di un dispositivo** "**uomo presente**" atto ad evitare avvii incontrollati dei mezzi.

Altra scelta poco condivisibile è quella di consentire l'**omologazione dei quad**, oltre come quadriciclo stradale qual è, con «targa gialla» per le applicazioni agricole.

I quad (identificati come ATV) sono mezzi di derivazione automotive che si sono affacciati anche in agricoltura non solo nelle movimentazioni aziendali ma anche per poter essere impiegati nelle attività in cui solitamente si usa un piccolo trattore (distribuzione di concimi, agrofarmaci, taglio dell'erba, ecc.).

Queste macchine offerte in numerose varianti, potenze e allestimenti, richiedono la patente B anche se per i modelli depotenziati sotto i 15 CV (11 kW) è sufficiente la patente B1.

Al momento il quad può seguire l'omologazione come quadriciclo stradale o essere omologato come «targa gialla» per le applicazioni agricole e di fatto segue l'iter di un trattore agricolo soggetto a *Mother Regulation* (regolamento 167/2013/UE).

In quest'ultimo caso è collocato nella categoria T2/B o T3/B e non ha nessun limite di potenza o velocità dal punto di vista omologativo ma deve rispettare il Codice della strada se percorre strade pubbliche; inoltre, possono salire due persone, è

consentito il traino di rimorchi su strada e non serve al momento la revisione.

Il doppio binario omologativo **consente di bypassare sia alcuni obblighi propri del codice della strada che le norme di sicurezza sul lavoro ed ambientali**.

Essendo un mezzo agricolo non paga il bollo, ha deroghe in relazioni alle emissioni può avere un abbattimento dei limiti delle emissioni inquinanti.

Detti mezzi, quelli impiegati in agricoltura, sono immessi sul mercato senza una vera e propria analisi dei rischi, in particolare quello di ribaltamento, e conseguenzialmente senza l'adozione di appropriati sistemi di protezione.

Sulla strada, il conducente di mezzi con targa gialla non è obbligato ad indossare il casco.

Concludendo si può pertanto asserire che la *Mother Regulation* ha sicuramente reso omogenea la normativa ma nello stesso tempo ha lasciato delle **lacune che dovranno comunque essere colmate**.

I trattori agricoli o forestali e le criticità relative alla revisione

Mi pare che per i trattori sia atteso ormai da alcuni anni un decreto che riguarderà le modalità di esecuzione della revisione. Ad oggi la revisione dei trattori è obbligatoria?

T. F. e V. L.: Come già detto (nella prima parte dell'intervista, ndR) **molti trattori non dispongono di tutti i necessari dispositivi atti a garantire la sicurezza degli operatori**, perché troppo vecchie o perché presentano difetti di progettazione che non tengono conto delle effettive esigenze di tutela delle condizioni di sicurezza essenziali per gli utilizzatori.

Tale situazione ha indotto il legislatore a **rendere obbligatoria la revisione delle macchine agricole** immatricolate a norma dell'articolo 111 del nuovo codice della strada. Con la revisione si vuole mettere in atto un complesso sistema per accertare i requisiti per la sicurezza del lavoro e la circolazione stradale su questa tipologia di macchine.

Alla base della modifica intervenuta per istituire la revisione periodica anche per gli elementi di sicurezza vi è evidentemente la consapevolezza che le macchine agricole, trattori e macchine agricole semoventi, presentano un livello infortunistico molto più elevato rispetto ad altre tipologie di attrezzature di lavoro.

Tale problema è stato oggetto di particolare attenzione della **Commissione Parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle morti bianche**. Al riguardo, la Commissione ha svolto un intenso lavoro di approfondimento del problema, interpellando sia i rappresentanti delle categorie coinvolte che i vari enti, ministeri competenti, incluso l'INAIL. L'Istituto in sede di audizione ha rappresentato la necessità che fossero poste in essere azioni legislative atte a favorire il controllo e la messa in sicurezza dei trattori agricoli o forestali dando attuazione anche al percorso di revisione già previsto dall'articolo 111 del nuovo codice della strada e mai attuato. La Commissione ha altresì promosso una serie di atti d'indirizzo, contenuti in vari ordini del giorno e nelle risoluzioni approvate dall'Assemblea del Senato il 21 ottobre 2009 e il 12 gennaio 2011, per impegnare il Governo a promuovere iniziative legislative, volte a istituire incentivi economico-fiscali per favorire la rottamazione e la messa in sicurezza delle macchine e attrezzature agricole o forestali. Impegno concretizzatosi con la pubblicazione del bando INAIL per

il finanziamento a fondo perduto per l'adeguamento dei trattori agricoli o forestali ai requisiti tecnici previsti dalle linee guida INAIL e con il bando per l'acquisto o il noleggio con patto di acquisto di macchine o trattori agricoli di cui alla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016).

La **revisione è stata resa obbligatoria** per effetto del **Decreto Sviluppo** ? DL 179 del 18 ottobre 2012 convertito in legge il 13 dicembre 2012.

La modifica intervenuta prevede che 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 a 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.

I termini previsti per l'emanazione del decreto e l'entrata in vigore della revisione sono stati **più volte prorogati** individuando per ultimo il termine del 30 giugno 2015 per l'emanazione del Decreto e il termine del 30 giugno 2016 per l'entrata in vigore della revisione.

Il decreto che dispone la revisione obbligatoria delle macchine agricole soggette ad immatricolazione è stato **pubblicato il 20/05/2015** (G.U. 30/06/2015 n. 149) "*Revisione generale periodica delle macchine agricole ed operatrici, ai sensi degli articoli 111 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*". Con detto decreto sono stabilite le tipologie di macchine che devono essere soggette a revisione nonché la relativa tempistica per l'effettuazione della revisione in relazione al loro grado di vetustà (vedi tabella).

Il decreto del 20 maggio 2015 prevede all'articolo 5 che **le modalità di esecuzione della revisione siano definite con successivo decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, di cui si è tuttora in attesa.

La **bozza di decreto** da tempo predisposta da uno specifico gruppo di lavoro partecipato dal Ministeri delle infrastrutture e trasporti, dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, e dall'Inail individua un **sistema di revisione** distinguendo principalmente tra **due ordini di controlli**:

- controlli per accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione, di silenziosità e che i veicoli non producano emissioni inquinanti superiori ai limiti;
- controlli volti ad assicurare il buono stato di conservazione, l'efficienza ai fini di sicurezza del lavoro e la presenza dei requisiti di sicurezza.

Macchine agricole e macchine operatrici	Tempi
Veicoli immatricolati entro il 31 dicembre 1983	31 dicembre 2022
Veicoli immatricolati dal 1° gennaio 1984 al 31 dicembre 1996	31 dicembre 2023
Veicoli immatricolati dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 2019	31 dicembre 2024
Veicoli immatricolati dopo il 1° gennaio 2020	quinto anno successivo alla fine del mese di prima immatricolazione

Tempistica della revisione delle macchine agricole e operatrici come per ultimo modificata

I trattori agricoli o forestali: quali sono i più urgenti interventi di prevenzione?

Torniamo al documento prodotto dal Coordinamento interregionale. Quali sono, riguardo ai trattori, le finalità delle linee di indirizzo? Servono solo per la vigilanza o sono trasversalmente utili anche per le aziende?

T. F. e V. L.: Le linee di indirizzo contengono una serie di informazioni che, se utilizzate congiuntamente alle linee guida dell'Inail, forniscono ai soggetti obbligati, datori di lavoro e lavoratori autonomi, tutti gli elementi necessari per l'adeguamento ai requisiti di sicurezza dei trattori agricoli o forestali.

In questo senso si configurano come uno **strumento pratico/operativo** per garantire il soddisfacimento degli obblighi di legge.

In conclusione, quali sono, a vostro parere, i più importanti e urgenti interventi di prevenzione nel settore agricolo?

T. F. e V. L.: L'importanza del processo di **adeguamento dei trattori agricoli o forestali** (se ne parla nella prima parte dell'intervista, ndR) è reso evidente dai **dati infortunistici** relativi al fenomeno di capovolgimento di trattori agricoli o forestali registrati in altri paesi europei quali la Germania, il Regno Unito e Austria.

L'andamento infortunistico ha evidenziato che al termine del processo di adeguamento dei trattori agricoli o forestali in servizio con l'installazione dei dispositivi di protezione in caso di capovolgimento, rispettivamente 1978 in Germania, 1976 nel Regno Unito e fine anni 70 in Austria, il numero di infortuni mortali determinati da capovolgimento di trattori si è drasticamente diminuito. In Germania il numero di infortuni mortali per capovolgimento è passato da 181 casi nel 1969, anno in cui si iniziò ad installare i ROPS, ai 36 casi del 1978 anno in cui la Germania considerò concluso il processo di adeguamento dei trattori in servizio. Attualmente in Germania si registrano ogni anno circa dieci casi di infortuni mortali per ribaltamento di trattori. Andamento del tutto simile è riscontrabile nel Regno Unito dove il numero di casi di infortuni mortali per ribaltamento è passato da 37 casi del 1969, anno in cui si iniziò ad installare i ROPS, agli attuali pochi casi che raramente superano il numero di cinque unità per anno. Anche in Austria al termine del processo di adeguamento il numero di casi di infortuni mortali per capovolgimento di trattori è ridotto a poche unità.

Quanto fatto in questi tre paesi ci porta a considerare che **in Italia è assolutamente necessario intervenire attuando un organico processo di adeguamento o di rottamazione dei trattori più vecchi e non dotati dei dispositivi previsti dalla**

legge. Molto è stato fatto con l'emanazione delle linee guida dell'Inail e con l'attività di vigilanza dei servizi di prevenzione delle ASL.

Ciononostante una **organica azione di prevenzione** è realizzabile solamente con l'emanazione del decreto attuativo del processo di revisione. Ciò permetterà in tempi ragionevoli la verifica della conformità del parco macchine ai requisiti per l'esercizio in sicurezza sul lavoro e per la circolazione stradale e di evitare almeno un centinaio di infortuni mortali all'anno.

Il link alla prima parte dell'intervista.

Articolo e intervista a cura di Tiziano Menduto

Scarica il documento di cui si parla nell'intervista:

Coordinamento Tecnico delle Regioni e delle Province Autonome, Gruppo tematico Macchine e Impianti, "Linee indirizzo per l'attività di vigilanza sulle attrezzature. Direttiva Macchine 2006/42/CE e D.Lgs. 17/2010, Titolo III del D.Lgs. 81/08. Indicazioni procedurali per gli operatori dei Servizi di Prevenzione delle ASL/ARPA", documento redatto dal Gruppo tematico Macchine e Impianti, edizione dicembre 2020.

Licenza Creative Commons

www.puntosicuro.it