

Un aiuto dalla Mother Regulation

L'entrata in vigore del regolamento 167/2013 sull'omologazione europea dei trattori, dei rimorchi e delle altre macchine trainate (facoltativa per queste ultime due categorie), potrebbe aprire nuove possibilità per la circolazione su strada dei rimorchi per il trasporto e lo spandimento dei liquami.

Secondo le nuove regole è infatti possibile, per i costruttori, omologare macchine agricole trainate con pesi dell'ordine delle 30-40 tonnellate; per gli utilizzatori, di acquistare trattori con adeguata capacità di traino, per poter circolare – finalmente – senza mettere a rischio la patente.

In realtà carri botte con capacità di 20-30 metri cubi vengono già venduti da parecchi anni, ma finora i dispositivi di traino utilizzabili in Italia limitavano i pesi rimorchiabili a sole 20 tonnellate.

Un limite che pareva già stretto nel 1992, quando fu emanato l'attuale codice della strada; con il progresso della meccanizzazione, questi valori sono diventati sempre più anacronistici, fino all'entrata in vigore – a gennaio di quest'anno – del nuovo regolamento sulle omologazioni.

Per uno spandiliquame a tre assi, il peso massimo omologato può arrivare a 34 t, di cui 30 sugli assi e 4 sul dispositivo di traino: considerata la tara di questi veicoli, la portata legale va da poco più di 20 t per i serbatoi a pressione ad oltre 25 t per quelli in materiale leggero, con pompa volumetrica.

Per arrivare a 30 metri cubi (poco meno di 30 t di carico utile) ci vuole un rimorchio a 4 assi, il cui peso complessivo può raggiungere le 40 tonnellate; questo valore potrebbe essere aumentato di altre 4 t, dovute al peso scaricato sul trattore.

Un rimorchio del genere comporta diverse soluzioni tecniche (come gli assali autosterzanti) che ne incrementano il prezzo di acquisto, oltre al fatto che i freni di queste macchine sono assai diversi da quelli delle macchine di vecchia omologazione.

Nonostante tutto, per gli spandiliquame l'aumento dei pesi complessivi è un passo importante, se si tiene conto della tara intrinseca di questo tipo di veicolo, e rappresenta l'unica via per poter sfruttare l'intera capacità del serbatoio senza rischiare la patente.

Resta però aperta la questione dei permessi e dei relativi costi – in particolare per l'indennizzo di usura stradale – in quanto l'omologazione europea non cambia le regole di circolazione stradale, che prevedono limiti di peso assai scarsi (14 t e 20 t, rispettivamente per i rimorchi a 2 e a 3 o più assi).

La soluzione più economica – largamente praticata in altri Paesi – consisterebbe in realtà nel trasporto "multimodale", grazie all'impiego di autoarticolati per il trasporto stradale; a bordo campo lo spandiliquame, dotato di pompa volumetrica, può essere rifornito in pochi minuti.

In questi cantieri le macchine agricole possono impiegare pneumatici a bassa pressione unitaria, a vantaggio della tempestività di intervento e del rispetto del suolo, impiegando sempre i mezzi più adatti per ogni tipo di fondo (strada o campo), con tempi di lavoro facilmente programmabili.

Se i terreni da fertilizzare sono ampi e accorpati, tutto va bene; ma se sono frazionati in tanti piccoli appezzamenti, magari separati da tratti stradali, la convenienza del cantiere viene a cadere.

Salvo poche eccezioni, nelle nostre condizioni il mezzo unico – per il trasporto stradale e per lo spandimento – rimane per ora la soluzione più flessibile, soprattutto quando si deve lavorare su appezzamenti piccoli e frazionati.