



Prot.n. 1(56)72.11

Roma, 4.1.1993

Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- Agli Uffici Speciali M.C.T.C.
Trasporti Impianti Fissi
TORINO-MILANO-VENEZIA-FIRENZE
PESCARA-ROMA-NAPOLI-BARI
- Ai Sigg.ri Ingg.ri Coordinatori
LORO SEDI
- Alla Provincia Autonoma di Bolzano
Uff. Trasporti - Serv. Funiviari
Via C. Battisti, 23
BOLZANO
- Alla Provincia Autonoma
Dipartimento Attività Economiche
Servizio Impianti a Fune
TRENTO
- Alla Regione Friuli-Venezia Giulia
Servizio Trasporti
TRIESTE
- Alla Regione Sicilia
Assessorato ai Trasporti
PALERMO

e p.c.

*Amministrazioni
di Sivi della Provincia di Bolzano
1/93*

SERVIZIO				
IMPIANTI A FUNE TRENTO				
14 GEN. 1993				
NUMERO	TITOLO	CLASSE	SUIT.	GAT.
170	3	1	1	1



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 2 -

- Alla Regione Sicilia
Sezione M.C.T.C.
CATANIA

- Alla ANEF c/o FENIT
Via in Lucina, 17
ROMA

- Alla ACIF
c/o Ass. Industriali
Corso Libertà, 15
BOLZANO

- All'ANITIF (c/o Ing. Leitner)
Via Pescatori, 4
VIPITENO (BZ)

CIRCOLARE D.G. N. 1/93 - D.C. V 1/93.

OGGETTO: Espletamento delle funzioni ispettive svolte dai funzionari degli Uffici Speciali per i Trasporti ad Impianti Fissi (U.S.T.I.F.) della D.G. M.C.T.C. per accertare il rispetto delle norme relative alla prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'ambito degli impianti a fune di pubblico trasporto.



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 3 -

1 - GENERALITA'

Si premette che per la materia in oggetto, per quanto chiarito con la nota n° 4503/91-109 del 5.3.1992 dell'Avvocatura Generale dello Stato, i funzionari U.S.T.I.F. svolgono funzioni analoghe a quelle svolte dai funzionari delle Unità Sanitarie Locali (U.U.S.S.LL.), con la differenza che l'attività di questi ultimi ha riguardo alla fase di costruzione degli impianti, mentre l'U.S.T.I.F. esercita la propria attività nella successiva fase dell'esercizio* degli impianti stessi; conseguentemente, nell'espletamento delle loro funzioni ispettive, i funzionari U.S.T.I.F. assumono pienamente la qualifica di organi di polizia giudiziaria, con i conseguenti obblighi e poteri ai sensi dell'art. 55 del C.P.P.-

*vedi punto 2!

Da ciò deriva che nell'ambito di tali funzioni, analogamente a quanto ritenuto per gli ispettori delle U.U.S.S.LL. ed altri organi di polizia giudiziaria, gli accertamenti diretti all'osservanza delle norme di sicurezza di cui trattasi, hanno natura di semplici atti amministrativi, cui deve seguire il rapporto all'autorità giudiziaria nel caso venga riscontrata una inosservanza avente natura di illecito penale. Relativamente alle procedure da seguire in tali casi, si rimanda al successivo punto 3.

2 - INDIVIDUAZIONE DEI CAMPI DI COMPETENZA

2.1 - Fase della costruzione e del fuori esercizio.

Nella fase di costruzione, comprensiva delle attività di manutenzione nei periodi di chiusura degli impianti



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 4 -

all'esercizio, di riparazione e demolizione, ecc., la competenza per i controlli è riservata alle U.U.S.S.LL. (lettera circolare n° 1253(56)72.11 del 10.5.1980).

2.2 - Fase dell'esercizio.

Tale fase comprende i periodi nei quali ciascun impianto espleta normalmente le funzioni di trasporto pubblico alle quali è destinato, comprendendo in detti periodi, oltre alle programmate interruzioni giornaliere o notturne del servizio, anche gli eventuali arresti necessari per consentire l'effettuazione di imprevisti interventi di riparazione o manutenzione, che comportino esclusivamente l'utilizzazione di attrezzature normalmente in dotazione all'impianto.

In tale fase la competenza per i controlli e le ispezioni è riservata all'Amministrazione, che di norma opera tramite i propri U.S.T.I.F.-

3 - ESPLETAMENTO DELLE FUNZIONI ISPETTIVE DEGLI U.S.T.I.F.

In base a quanto precede, l'attività degli U.S.T.I.F. ai fini della prevenzione infortuni sul lavoro nelle fasi di esercizio degli impianti così come sopra definite, deve essere espletata in forma coordinata con quanto disposto dal citato D.P.R. n. 753/80 nei casi in appresso specificati:

- in occasione delle verifiche e prove funzionali per la prima apertura al pubblico esercizio, per la riapertura, ovvero per la



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 5 -

- prosecuzione dell'esercizio stesso a seguito della realizzazione di varianti, ovvero, infine, della immissione in servizio di materiale nuovo o modificato (rif. art. 5 del D.P.R. n. 753/80);
- in occasione delle visite a seguito di Revisioni speciali e generali degli impianti (rif. D.M.2.1.1985);
 - in occasione della partecipazione all'effettuazione, da parte del Direttore di esercizio, alle verifiche e prove da effettuare alla scadenza di periodi predeterminati (visite annuali, stagionali e straordinarie) per gli impianti (rif. D.P.R. n. 1367/57 e successive integrazioni con DD.MM. 1.8.1983 ed ai sensi dell'art. 100 del D.P.R. n. 753/80);
 - in occasione delle visite effettuate nell'espletamento delle funzioni ispettive e di vigilanza, proprie delle competenze attribuite ai funzionari di questa Amministrazione.

Nel raccomandare il costante espletamento dell'attività ispettiva di cui al precedente punto, anche in forma distinta e separata dalle altre occasioni di visite presso gli impianti, si forniscono nel seguito alcune indicazioni sulle procedure da seguire nel caso di riscontro di inosservanze aventi natura di illecito penale.

In tale evenienza il funzionario accertatore ha l'obbligo di riferire tempestivamente all'Autorità Giudiziaria territorialmente competente, mediante apposito rapporto recante oltreché una succinta trascrizione dei fatti constatati, il luogo e la data dell'accertamento, la denominazione RIF dell'impianto viziato, la generalità del responsabile (o dei responsabili) del fatto



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 6 -

accertato, tenuto conto dell'assimilazione operata con la Circolare Ministeriale n. 4/1972 fra le figure considerate dal D.P.R. n. 547/55 e quelle individuate nell'ambito dei trasporti a fune.

Si rappresenta l'esigenza di redigere direttamente sul posto il verbale, con una sommaria descrizione degli accertamenti eseguiti e delle infrazioni rilevate, anche ai fini di poter dare atto, se del caso, delle dichiarazioni che il responsabile del fatto richiedesse di far inserire nel medesimo verbale, che dovrà, comunque, essere da questo controfirmato.

Si rappresenta, altresì, l'esigenza di garantire la rimozione delle situazioni di reato accertate, ai sensi del già citato art. 55 C.P.P.

4 - OBBLIGHI DEL DIRETTORE O DEL RESPONSABILE DELL'ESERCIZIO IN MATERIA ANTINFORTUNISTICA

Il Direttore od il responsabile dell'esercizio (D.E.) deve dare tempestiva comunicazione scritta all'U.S.T.I.F. ed alla U.S.L. competente, in merito all'apertura - indicando gli orari del trasporto - ed alla chiusura/sospensione - indicandone i motivi.

Mentre appare chiaro il concetto di apertura/chiusura legati all'inizio/fine di un periodo di esercizio stagionale/annuale, per sospensione va intesa una interruzione del trasporto programmata per l'effettuazione di interventi prestabiliti.

Allo stesso D.E. compete, ai sensi dell'art. 102 del D.P.R. n. 753/80 e degli artt. 3 e 4 del D.M. 5.6.1985, emanato in attuazione del D.P.R. n. 753/80 citato, di adottare tutti i provvedimenti necessari per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, fornendo al personale tutte le istruzioni del caso; ciò,



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 7 -

tuttavia, non con riferimento alle sole fasi dell'esercizio come definite al precedente punto 2.2, sebbene avuto riguardo anche a quelle nelle quali, con impianto chiuso al pubblico, vengono effettuati interventi di controllo e manutenzione periodici e non, ordinari e straordinari, rientranti nelle responsabilità dello stesso D.E. ai sensi dei suindicati artt. 3 e 4 del D.M. 5.6.1985, nonché delle Norme regolamentari sulla vita tecnica degli impianti a fune, approvate con D.M. 2.1.1985. Va inoltre richiamato il principio secondo il quale le attività lavorative di qualunque genere non connesse con l'esercizio, devono intendersi tutelate dalle norme generali di prevenzione per i settori industriale e delle costruzioni e, conseguentemente, soggette alla vigilanza dei competenti organi delle UU.SS.LL.

5 - RAPPORTI CON LE UU.SS.LL.

Da quanto sopra esposto, viene a configurarsi, per gli impianti di cui trattasi, un doppio regime di controlli per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, secondo che gli impianti stessi siano aperti o chiusi al pubblico esercizio; al riguardo è da tenere presente che, per questo secondo caso, i suaccennati organi delle UU.SS.LL. potranno evidentemente formulare, con riferimento all'attività che si svolge sugli impianti stessi fuori servizio, tutte le prescrizioni ritenute necessarie, salvo però a verificare eventualmente, da parte degli organi di questa Amministrazione e su doverosa e tempestiva segnalazione del D.E., la congruenza e la compatibilità dei provvedimenti derivanti dalle prescrizioni



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 8 -

anzidette, specie se comportanti opere di carattere permanente, con le norme e disposizioni concernenti la sicurezza dell'esercizio emanate da questa Amministrazione medesima, per le diverse categorie di impianti, in applicazione tanto del Regolamento Generale (D.P.R. n° 1367/57), quanto del D.P.R. 11.7.1980 n° 753.

Deve infatti porsi in particolare evidenza che quest'ultime norme e disposizioni, in quanto rivolte a garantire la sicurezza dell'esercizio, sono in concreto destinate a tutelare l'incolumità dei viaggiatori, del personale, nonché dei terzi, sicché devono necessariamente essere caratterizzate da una visione molto più ampia e coordinata dei problemi da affrontare rispetto a norme concernenti, ad esempio, solo la protezione dei lavoratori; ciò, tanto più che nel caso dei servizi di pubblico trasporto, in particolare con impianti a fune, tale personale, se addetto all'esercizio con mansioni interessanti la sicurezza, deve risultare in possesso di una preparazione professionale specifica ed essere, conseguentemente, riconosciuto idoneo all'espletamento di dette mansioni (art. 33 Regolamento Generale approvato con D.P.R. n° 1367/57 ed art. 9 D.P.R. n° 753/80).

In conclusione, prescrizioni per la prevenzione degli infortuni sul lavoro eventualmente formulate da organi delle UU.SS.LL., possono senz'altro essere accettate sempreché compatibili con la sicurezza dell'esercizio, ossia a condizione che non si vengano a creare situazioni di interferenza tali da ostacolare il sicuro e regolare svolgimento del servizio con l'insorgere di ostacoli o disturbi suscettibili, in definitiva, di determinare altri pericoli.



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 9 -

6 - NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO DA APPLICARE DURANTE L'ESERCIZIO DEI SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO CON IMPIANTI A FUNE

Le norme in questione sono quelle approvate con il D.M. 4.1.1972 N° 94/72.11, fatto salvo quanto eventualmente stabilito dall'Amministrazione, nelle norme specifiche riguardanti le diverse categorie di impianti o in altre specifiche disposizioni, per le considerazioni esposte nel secondo capoverso del paragrafo 5.

In base a quanto sopra, si ritiene utile riassumere i criteri sino ad ora adottati e che devono essere seguiti per la prevenzione infortuni nelle varie tipologie di impianti a fune.

6.1 - Pedane.

In particolare, per porre fine a dubbi interpretativi recentemente lamentati per l'argomento, si ritiene opportuno riassumere le disposizioni applicative specifiche relative alle pedane dei sostegni di linea delle funivie monofune e delle sciovie; tali disposizioni, ritenute idonee anche dalla Commissione per le Funicolari Aeree e Terrestri, tengono conto delle particolari condizioni di lavoro e di esposizione alle intemperie, e sono finalizzate a rendere sicure le operazioni di ispezione e manutenzione senza ridurre in alcun modo la sicurezza dei viaggiatori trasportati.



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 10 -

Le predette condizioni di sicurezza sono conseguibili attenendosi ai criteri generali di seguito citati: v. pto 10 = Scione

- 1) Le scale di accesso devono partire dal livello del terreno non innevato e fissate stabilmente; la prima parte fino ad altezza max. di m 2,50 può essere asportabile solo fuori esercizio. Ad altezza d'occhio dal terreno deve essere montato cartello monitore di divieto di accesso.
- 2) I gradini devono avere protezione laterale, disposti con alzata max. di 30 cm e se a pioli, distanti almeno 15 cm dalla parete del fusto.
- 3) Il dispositivo di protezione per chi sale deve essere preferibilmente del tipo a gabbia e partire 2,5 m dal terreno; se è adottato dispositivo anticaduta, deve partire dal piede del fusto e superare di ca. 1 m il piano di sbarco; detti dispositivi sono obbligatori per altezze di pedane superiori a 5 m.
- 4) I montanti della scala devono superare di ca. 1 m il piano di sbarco, devono essere sagomati in modo tale da consentire un agevole passaggio alle pedane laterali. In alternativa sono ammissibili maniglioni discontinui ma contigui al piano di sbarco (ultimo gradino) purché non venga meno la continuità della presa per le mani.
- 5) Il passaggio alle passerelle longitudinali deve avvenire attraverso pedane laterali; queste possono essere costituite da un piano di appoggio di limitate dimensioni, disposto



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 11 -

orizzontalmente ed antisdrucchiolevole. Tale passaggio deve avvenire in sicurezza con corrimano per l'attacco del cinturone e l'appiglio con le mani, disposto a circa 1 m dal piano di appoggio dei piedi.

6) Le passerelle longitudinali dovranno avere le seguenti caratteristiche:

- Dimensioni aventi larghezza minima pari a m 0,50 e lunghezza estesa a tutta la rulliera; il piano di calpestio antisdrucchiolo potrà essere suddiviso in singoli piani di lavoro da disporre comunque orizzontali ed aventi dimensioni minime 0,5 x 0,5 m. Deve essere garantita la stabilità dei singoli piani con attacchi non ad attrito.
- * - L'arresto al piede per ciascun singolo piano di lavoro può essere contenuto fino ad un valore minimo di 5 cm; gli attrezzi e gli utensili da usare dovranno essere tenuti in apposita guaina o assicurati in modo da impedire la loro caduta.
- * - Il parapetto deve essere disposto sui lati non prospicienti la rulliera, con la sola apertura per l'accesso, di luce max. 70 cm; deve essere dotato di 2 correnti disposti a 50 e 100 cm dal piano di calpestio; in alternativa, può essere consentito - per gli impianti già in esercizio - la presenza di altre aperture, purché siano previste attrezzature atte a permettere agli agenti operatori di assicurarsi con continuità temporale sulle pedane stesse.



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 12 -

- 7) Il posizionamento deve essere il più vicino possibile alla zona di operazione, ma tale che, per ogni condizione di esercizio prevista dalle norme, una qualunque parte del veicolo o del traino, venga a contatto prima con la rulliera che non con la pedana.
- 8) Gli attacchi per le imbragature di sicurezza devono essere capaci di sopportare la caduta di 1 m per un carico di 80 kg.
- 9) Il pulsante di interruzione del circuito di sicurezza deve essere disposto alla sommità di ciascuna scala.
- 10) Per gli impianti scioviari in relazione ai minori sforzi di lavoro richiesti ed alle minori dimensioni dei sostegni:
 - possono essere omesse le pedane laterali di cui al punto 5);
 - le dimensioni dei piani di appoggio (punto 6) possono essere ridotte;
 - i parapetti possono essere sostituiti da altri sistemi di pari efficacia per l'attacco della cintura di sicurezza.

6.2 - Altre soluzioni tecniche alternative per prevenire gli infortuni sul lavoro.

La notevole varietà e disuniformità delle caratteristiche tecniche riscontrabili negli impianti a fune, non consente di



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 13 -

fissare criteri di sicurezza rigidi e validi per tutti i casi, ma rende talvolta necessaria la ricerca e l'individuazione di soluzioni tecniche alternative di pari sicurezza, specialmente nei casi di impianti vecchi nei quali non sia possibile operare subito consistenti modifiche senza introdurre altri e più gravi pericoli per il trasporto.

In particolare:

- 1) L'obbligo di installare su tutti i sostegni di linea appositi interruttori a consenso, deriva solo in via indiretta dalle disposizioni del D.M. 4.1.1972, ed è previsto dall'art. 26 del Regolamento Generale approvato con D.P.R. del 18.10.1957, n° 1367, ma limitatamente ai casi stabiliti da questa Amministrazione. Si cita, ad esempio, il caso delle funivie bifuni, nelle quali le caratteristiche tecniche del circuito di sicurezza (utilizzante la fune traente o soccorso) non consentono tecnicamente l'installazione di tali pulsanti.

A stretto rigore, poi, la sola presenza di interruttori a consenso, inseriti in corrispondenza delle testate dei sostegni nel circuito di sicurezza, potrebbe non essere sufficiente. E' noto, infatti, che le modalità costruttive di tali circuiti comprendono un dispositivo a chiave che consente dalla stazione motrice l'esclusione del circuito stesso e, quindi, la messa in moto dell'impianto anche se tale circuito è interrotto o a terra. Tale possibilità di esclusione del circuito di sicurezza risulta d'altra parte



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 14 -

necessaria per consentire, sotto la responsabilità di chi è preposto all'impianto (direttore o responsabile dell'esercizio o caposervizio), l'effettuazione di determinate manovre, di prove, di controlli, ecc., legati sia alla manutenzione dell'impianto stesso che a talune verifiche periodiche.

Anche in questo caso deve pertanto farsi ricorso a misure alternative per garantire la sicurezza del personale evitando che l'impianto possa essere messo in modo indebitamente.

Nel caso poi che i sostegni siano privi di interruttori a consenso ed in attesa che questi vengano installati, quando previsto dalle disposizioni vigenti, misura alternativa di protezione diretta è l'apertura dell'interruttore generale e l'apposizione di un lucchetto a cura dello stesso lavoratore.

In ogni caso, i provvedimenti da adottare per tutelare la sicurezza del personale addetto agli interventi di cui trattasi, rientrano tra quelli di competenza del D.E. ai sensi dell'art. 102 del D.P.R. n° 753/80.

- 2) Si deve richiamare l'attenzione sul fatto che ove le testate dei sostegni non possano essere attrezzate con pedane, passerelle o piattaforme, conformi alle succitate norme del D.M. 4.1.1972, spetta comunque al D.E. di ogni impianto fornire al personale tutte le istruzioni necessarie per l'esecuzione, in sicurezza, delle operazioni di



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 15 -

manutenzione o di soccorso; ciò mediante apposite disposizioni interne (regolamento di esercizio od ordine di servizio) da emanare ai sensi dell'art. 102, comma uno, sub 2, lettera C del D.P.R. 11.7.1980 n° 753, tenuto conto di quanto stabilito dagli artt. 3 e 4 del D.M. 5.6.1985 (G.U. n° 177 del 29.7.1985).

Le disposizioni interne surrichiamate non sono di norma soggette ad approvazione od a nulla osta da parte dei competenti U.S.T.I.F.; in considerazione, però, di quanto stabilito dall'art. 36 del Regolamento Generale approvato con il D.P.R. 18.10.1957 n° 1367, e tenuto conto altresì dell'art. 2 del D.P.R. 27.4.1955 n° 547, si è dell'avviso che gli U.S.T.I.F. debbano accertare che le ripetute disposizioni interne siano state tempestivamente emanate dai D.E. e formalmente rese note all'azienda esercente ed al personale interessato, lasciando agli stessi D.E. le eventuali responsabilità sul contenuto delle medesime disposizioni.

7 - CONCLUSIONI

Con le disposizioni ed i chiarimenti sopra forniti si ritiene di aver delimitato i compiti ed i campi di competenza delle diverse figure giuridiche chiamate a conseguire il massimo della sicurezza per i lavoratori addetti al controllo e la manutenzione degli impianti in esame, e di aver fornito istruzioni sulla normati-



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

- 16 -

va da applicare.

Nel raccomandare la scrupolosa osservanza di quanto sopra disposto, sulla base delle esperienze via via acquisite in materia gli U.S.T.I.F. competenti vorranno tenere informata questa Sede per i necessari adeguamenti.

IL DIRETTORE GENERALE