

**Lettera n. 356 del 18/03/2003**

**MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E PER I SISTEMI  
INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE DEI SISTEMI DI TRASPORTO  
AD IMPIANTI FISSI -ex TIF 6

Prot. N. 356(6)71.32.1  
71.32.2

Roma, 18 marzo 2003

**OGGETTO:** Ammissibilità delle soluzioni tecniche adottate per le apparecchiature elettriche ai sensi dell'art. 1.1.5. delle P.T.S. – IE di cui al decreto 15 aprile 2002. Procedure riguardanti prototipi di apparecchiature realizzate a partire dal 2003.

Si rende noto che negli ultimi mesi del 2002 alcune Ditte costruttrici impianti elettrici hanno avanzato richiesta di ammissibilità ai sensi dell'art. 1.1.5 delle nuove P.T.S. - I.E. per un limitato numero di realizzazioni per le quali la progettazione era stata effettuata in data antecedente il 15 aprile 2002, di pubblicazione del decreto in oggetto.

Premesso che il progettista ha dimostrato che il livello di sicurezza offerto dalle soluzioni proposte non è inferiore a quello conseguibile con l'applicazione delle nuove P.T.S - I.E., le suddette richieste sono state accolte, come a suo tempo comunicato agli Uffici di sorveglianza territorialmente competenti, in considerazione del breve tempo intercorso fra la progettazione e l'emanazione delle P.T.S. - I.E. di cui trattasi, che come noto non prevedevano un periodo transitorio.

Si coglie l'occasione per chiarire che per quanto riguarda le nuove apparecchiature elettriche che saranno realizzate a partire dal corrente anno 2003, la loro conformità alle vigenti P.T.S. – I.E. dovrà essere documentata con apposito elaborato specifico per ciascuna prima realizzazione di nuovo tipo di impianto funiviario (monofuni a collegamento permanente, a collegamento temporaneo ecc., ai sensi dell'art. 1.1.1 delle P.T.S. – I.E.). La documentazione dovrà illustrare puntualmente la conformità delle apparecchiature ai requisiti ed alle clausole contenute nelle P.T.S. - I.E. vigenti e dovrà essere allegata al progetto della prima apparecchiatura realizzata.

Inoltre, detta documentazione, completa di progetto, sarà trasmessa per ciascun prototipo sia al TIF 6 che all'Autorità di sorveglianza territoriale di competenza. Per gli impianti dello stesso tipo realizzati successivamente si farà cenno nel progetto della già avvenuta dimostrazione di conformità ma s'intende che essa dovrà essere inviata anche alle Autorità di sorveglianza che per la prima volta saranno interessate all'approvazione di ciascun tipo di apparecchiatura.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore eventuale chiarimento in merito.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(dr. ing. Amedeo Gargiulo)

## ESTRATTO DA O.I.T.A.F.-NEWS 2/2002

### **INFORMAZIONI INTERNAZIONALI**

#### **Direttiva UE e Norme CEN**

L'O.I.T.A.F. come organizzazione internazionale per il settore funiviario è membro del

- Comitato Permanente Allargato per l'applicazione della direttiva UE 2000/9/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo del 20 marzo 2000 sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone e del
- Comitato Tecnico CT 242 del CEN, che elabora le norme armonizzate per la costruzione degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone.

Il presidente dell'O.I.T.A.F. o un rappresentante partecipano con regolarità a tali riunioni. Come di consueto qui si relaziona sulle sedute.

#### **Comitato Permanente della Commissione Europea per la direttiva 2000/9/CE sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone.**

Il Comitato Permanente previsto dall'art. 17 della direttiva UE 2000/9/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo del 20 marzo 2000 sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone è stato convocato per la prima volta a Bruxelles il 4 ottobre 2001 ed in tale occasione ha approvato il regolamento interno.

Quest'anno la seconda seduta del 16 ottobre è stata nuovamente convocata a Bruxelles; per la prima parte di essa sono state invitate solo le rappresentanze dei paesi UE, mentre per la seconda erano presenti come osservatori anche le rappresentanze dei paesi dell'EFTA, dei paesi candidati all'UE, del CEN e delle associazioni funiviarie internazionali più di rilievo. Pertanto alla seconda parte della seduta hanno partecipato come associazioni internazionali anche rappresentanti dell'O.I.T.A.F., della IARM (Associazione internazionale dei costruttori funiviari) e della FIANET (Associazione internazionale degli esercenti funiviari). L'O.I.T.A.F. era rappresentata dal proprio presidente e dal segretario generale.

L'intera seduta è stata condotta dal signor Daniel Bunch e dalla signora Belén-Niceas Martínez Arriola della Commissione UE, che sono competenti per la trasposizione e l'applicazione della direttiva.

Mentre nella prima parte della seduta si è parlato del punto della situazione e di eventuali problemi emersi nella fase di recepimento della direttiva nella legislazione nazionale (Finlandia, Svezia, Danimarca e Spagna la hanno già recepita, gli altri paesi lo stanno facendo), nella seconda parte si è discusso dell'applicazione pratica della medesima.

Sui seguenti importanti punti, che erano all'ordine del giorno della seconda parte della seduta, si è svolto uno scambio di opinioni con i due rappresentanti a Commissione UE:

#### **1. Completamento delle Norme CEN.**

Il programma di completamento delle norme prevede che tutte le 13 norme per la fine del 2003 vadano al voto formale, tranne la prEN 13796 "Veicoli" e la prEN 1907 "Terminologia", il cui voto formale è previsto per fine 2004. La pubblicazione delle norme definitive è prevista per marzo 2004, in modo che sia possibile la pubblicazione delle stesse nei singoli paesi come norma nazionale entro settembre 2004.

Kühschelm in rappresentanza dell'O.I.T.A.F. ed il sig. Jean Paul Huard in rappresentanza della IARM ribadiscono la necessità del rapido licenziamento delle norme per non determinare incertezze nell'applicazione della direttiva dopo il 2004.

Affinché le procedure di applicazione della direttiva in tutti gli stati membri siano le stesse, la Commissione ha disposto la stesura di un modo di procedere. La Commissione sorveglierà detta stesura.

## 2. Applicazione della direttiva nei paesi candidati.

Sulla base del probabile accoglimento nei prossimi tre anni in seno all'UE di altri 10 paesi europei, anche in tali paesi nei prossimi anni si renderà necessario il recepimento della direttiva. La Romania comunica di aver già recepito la direttiva e la Commissione informa che la Slovenia vi sta provvedendo.

## 3. Organismi notificati.

Gli organismi notificati devono venir comunicati da parte dei singoli paesi alla Commissione UE e devono corrispondere ai criteri minimi riportati nell'Allegato VIII. Al più tardi essi saranno operativi dal 03.05.2004. Da tale data per i componenti di sicurezza, a seconda dell'applicazione dei moduli, ai sensi dell'Allegato V e per i sottosistemi, ai sensi dell'Allegato VII della direttiva, andrà effettuata da parte di tali enti la valutazione di conformità.

È tuttavia possibile effettuare dette valutazioni anche già prima del 03.05.2004, utilizzando come riferimento le disposizioni nazionali vigenti nei diversi paesi UE al 03.05.2002, che devono già soddisfare i requisiti essenziali.

Viene stabilito in linea di principio, che la valutazione di conformità è un procedimento che constata la conformità dei componenti di sicurezza e dei sottosistemi con i requisiti essenziali di cui all'Allegato II della direttiva e che si ritiene che rispettando le norme armonizzate o, fino all'entrata in vigore di esse, le norme nazionali, si soddisfano i predetti requisiti essenziali. Pertanto il rispetto di dette norme specifiche non è obbligatorio, ma anche con altri procedimenti è possibile dimostrare la conformità con i requisiti essenziali.

Affinché a partire al più tardi dal maggio 2004 i predetti organismi possano effettuare le valutazioni di conformità, i singoli paesi sono chiamati a porre in essere i presupposti per la notifica, qualora non vi avessero già provveduto. Al momento sono stati notificati due organismi e cioè:

TÜV Süddeutschland Bau und Betrieb GmbH, Monaco di Baviera (D) e  
TÜV Thüringen e.V., Erfurt (D).

## 4. Definizione dei sottosistemi e dei componenti di sicurezza.

Si stabilisce che i componenti di sicurezza ed i sottosistemi, ai sensi dell'art. 4 della direttiva, vengono individuati sulla base dell'analisi di sicurezza e che nell'Allegato I i sottosistemi sono elencati con ulteriori suddivisioni. Durante la discussione però si è constatato che non è così semplice distinguere chiaramente tra i due concetti e neppure definire un componente di sicurezza, come dimostra l'esempio seguente. La morsa di un veicolo può essere un componente che consta di singoli componenti di sicurezza, ma può anche essere un componente di sicurezza costituito da parecchi componenti singoli (bulloni, leve, molle, ecc.). Considerando questo esempio ed anche altri possibili si ravvisa il bisogno di chiarimenti, ad ogni modo comunque andrebbe garantito un modo di procedere univoco negli stati membri. Da parte della Commissione viene evidenziato che la questione su cosa vada inteso come componente di sicurezza (gruppo, sottogruppo o elemento di base) andrebbe in prima linea indirizzata verso il criterio della messa in circolazione.

## 5. Requisiti tecnici di esercizio e manutenzione.

Si fa osservare che la direttiva precipuamente è stata pensata per l'abbattimento degli ostacoli commerciali alla circolazione di componenti di sicurezza e di sottosistemi di impianti a fune e che quindi essa non concerne l'esercizio di tali impianti. Tuttavia la direttiva postula che l'impianto venga realizzato in modo tale da poter venire gestito e mantenuto in modo regolare e quindi corrisponda ai requisiti tecnici di esercizio e di manutenzione. Le norme per l'esercizio e la manutenzione dell'impianto vengono stabilite però dai singoli paesi e possono quindi avere delle ripercussioni sulla costruzione degli impianti o sui componenti di sicurezza e sottosistemi.

## **Norme CEN**

Il Comitato Tecnico n° 242 del CEN si è riunito dal 23 al 25 ottobre a Milano presso l'UNI (Unificazione Italiana) per la seduta n° 23. L'O.I.T.A.F. era rappresentata dal Segretario generale dott. ing. Heinrich Brugger.

La seduta è stata caratterizzata da discussioni in particolare su:

### 1. L'applicazione della direttiva

L'applicazione della direttiva in rapporto alle Norme CEN e le richieste di scostamento dalle norme formulate da alcuni paesi ed in che misura detti scostamenti possano trovare ancora applicazione in presenza dell'entrata in vigore definitiva della direttiva il 5 maggio 2004. Si stabilisce che tali scostamenti non sono più ammissibili allorché la direttiva dal 3 maggio 2004 avrà piena applicazione, qualora essi riguardino i requisiti essenziali e pertanto entro tale data andrà trovato un consenso per tali questioni ancora aperte.

Si stabilisce inoltre che fino a tale data del 2004 nei paesi possono venir applicate le relative norme nazionali o specifiche locali, tuttavia dopo tale data non possono più venir frapposti ostacoli alla commercializzazione di componenti di sicurezza e sottosistemi, qualora essi corrispondano ai requisiti essenziali della direttiva e venga fornito il certificato di conformità. Ciò significa che anche successivamente le parti dovranno, a certe condizioni, venir ammesse, qualora esse non corrispondano più alle disposizioni nazionali ma ai requisiti essenziali della direttiva.

### 2. Modifiche delle norme prEN 12930 – Calcoli- e prEN 13107- Opere civili- circa le azioni del vento e/o del ghiaccio.

Si è stabilito di apportare modifiche a tali norme per quanto attiene la contemporaneità dell'azione del vento e/o del ghiaccio.

### 3. Approvazione della prEN 12927 – Funi-

Parte 6 – Criteri per la messa fuori opera.

Parte 7 – Ispezione, riparazione e manutenzione.

Le due parti vengono licenziate con modifiche alla votazione formale.

La trattazione della parte 8 – Esami non distruttivi- per mancanza di tempo viene rinviata alla prossima seduta.

### 4. Forze di rollio nelle funicolari.

Si decide di non tener conto delle forze di rollio nelle funicolari fino ad una velocità di 12 m/s.

### 5. prEN 12929 –Disposizioni generali- parte 2: -Requisiti aggiuntivi per funivie bifune a va e vieni senza freno sulla fune portante-.

Come già segnalato nell'ultimo numero di O.I.T.A.F.-NEWS, vi sono significative differenze nella valutazione se gli impianti debbano o meno venir dotati di freno sulla fune portante. La Francia evidenzia il positivo esercizio di 19 funivie bifune a va vieni senza freno sulla fune portante dal 1983 con oltre 120.000 ore di esercizio ed oltre 25 milioni di persone trasportate senza incidenti, ove va aggiunto che 10 di tali 19 funivie presentano un'unica fune traente e ritiene necessaria la normazione di tali funivie. Per contro altri paesi ritengono che la normazione di tali impianti sia ancora prematura e che pertanto al momento non debba venir licenziata alcuna norma, anche perché le obiezioni addotte non sono state ancora compiutamente trattate.

Si decide quindi che il gruppo di lavoro che ha elaborato la parte 2 della norma debba esaminare approfonditamente ancora una volta le obiezioni addotte.

6. Circa i due gruppi di lavoro ad hoc "Antincendio" e "Apparecchio registratore di eventi" viene comunicato che i due gruppi al momento stanno elaborando le relazioni e le bozze di norme e ritengono di concludere i loro lavori nel corso del prossimo anno.