

VERBALE N°1/2018

della riunione periodica dei tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni Autonome Valle d'Aosta e Friuli - Venezia Giulia e delle Province Autonome di Trento e Bolzano.

Verona, 03 marzo 2018

Presenti:

per la Reg. Aut. Valle d'Aosta
per la Prov. Aut. di Trento
per la Prov. Aut. di Bolzano

ingg. Zoppo, Bartolucci;
dott. Dalmaso, ing. Valentini;
ingg. Pitscheider, Argenta;

sono inoltre presenti:

per l'UTIF del Veneto e Div 4
per l'ANITIF
per Federfuni
per l'ACIF

ing. Boldrin (fino alle 13);
ing. Tiezza;
ing. Rinaldi;
ing. Graziano.

Risulta assente giustificato il rappresentante della Reg. Aut. Friuli Venezia Giulia.

ORDINE DEL GIORNO

1. Approvazione del verbale della riunione del 14/09/2017 e tabella delle azioni
2. Argomenti in sospeso delle precedenti riunioni:
 - a) Analisi Bozza ANITIF trasporto privato (vedasi punto 4 riunione 11/03/2015) [ANITIF]
 - b) Trasporto particolare (vedasi punto 12 riunione 08/03/2017) [ANITIF]
 - c) Elenco enti per la segnalazione al volo a bassa quota (vedasi punto 6 riunione 11/03/2015) [Ministero]
 - d) Aggiornamento MUM Redaelli 144 (vedasi punto 2 e 4 riunione 08/03/2017 e punto 12 riunione 14/09/2017) [ANITIF e AOSTA]
3. Modalità di accettazione delle impalmature di funi CE su impianti vecchi al momento dell'accorciamento [AOSTA]
4. Funi CE su impianti vecchi che non rispettano i diametri CE: quale norma di riferimento utilizzare: norma originaria o 144? [AOSTA]
5. Scadenza dei 24 mesi di transitorio del 144: punto della situazione a livello nazionale [AOSTA]
6. Teste fuse di impianti ante CE non compatibili con la EN 12927-4 [ANITIF]
7. Nuovi Regolamenti di esercizio secondo Decreto esercizio [ANITIF, AOSTA]
8. Registro di controllo e manutenzione [ANITIF, AOSTA]



9. Procedure dell'autorità di sorveglianza riguardo al registro di controllo e manutenzione: approvazione/presa d'atto/verifica di completezza/ verifica di conformità) [AOSTA]
10. Modalità di avviso ai viaggiatori in merito alle condizioni in cui questi vengono investiti del ruolo di accompagnatori per bambini sulle seggiovie (punto 3.8.3 del decreto esercizio). [ANITIF]
11. Obbligatorietà del freno di servizio su sciovie ai sensi del DD 337/2012 [VENEZIA]
12. Distanze dalle fotocellule ubicate sul piano imbarco [ANITIF]
13. Funivie senza freno sulla fune portante [ACIF]
14. Sottosistema 6 (sacco per calata): necessità di certificazione della procedura anche nel caso di utilizzo di elementi CE [AOSTA]
15. Diffusione parziale degli aggiornamenti dei manuali Leitner, in particolare delle schede E100 e E200 [AOSTA]
16. Nuovo ufficio DIGIFEMA [Trento]
17. Incidenti e disservizi
 - a) Panoramique [AOSTA]
 - b) KM 80 [AOSTA]
 - c) KC 31 [AOSTA]
 - d) KC 10 [AOSTA]
 - e) KC 24 [AOSTA]
 - f) Incidente Alleghe [VENEZIA]
 - g) Pompaggio telecabina Pordoi [VENEZIA]
 - h) Sciovia [BOLZANO]
 - i) Lussari [FVG]
18. Varie ed eventuali

1. APPROVAZIONE DEL VERBALE DELLA PRECEDENTE RIUNIONE E ANALISI DELLA TABELLA DELLE AZIONI ALLEGATA AL VERBALE.

APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA PRECEDENTE.

Vengono esaminate le modifiche apportate da Zoppo, ed il verbale è così approvato dall'assemblea.

Copia del verbale sarà inviata ai presenti a cura dell'ufficio di Bolzano unitamente ai relativi allegati.

AGGIORNAMENTO DELLA TABELLA DELLE AZIONI.

Viene di seguito riportata la tabella redatta a conclusione della riunione del 14/09/2017, con sottolineati i campi che vengono aggiornati ad inizio incontro odierno.



N.	Attività	Responsabile	Entro il / Terminata il	Stato	Note
4 (11/03/15)	Analisi Bozza ANITIF trasporto privato	Tutti ANITIF	Prossima riunione	Aperta	<u>I presenti non hanno ancora analizzato la bozza, pertanto il punto viene ancora rimandato alla prossima riunione.</u>
6 (11/03/15)	Invio mail con enti per la segnalazione al volo	Ministero	Prossima riunione	Aperta	<u>Ministero non presente, punto ancora rimandato alla prossima riunione</u>
7 (11/03/15) e 8 (14/09/17)	Preparare bozza di Regolamento di esercizio e Piano di soccorso aggiornate al nuovo Decreto Esercizio	Aosta ANITIF	Prossima riunione	Aperta	<u>Regolamento di esercizio: ANITIF ha fatto le proprie osservazioni, che debbono ora essere recepite da Aosta. manca il Piano di soccorso – Aosta</u> <u>Registro di controllo e manutenzione e libro giornale: ANITIF pensa di poter presentare la demo nel mese di maggio.</u>
2 e 4 (8/3/17) e 12 (14/09/17)	Contattare Redaelli per MUM 144 per funi tenditrici	Aosta	Prossima riunione	Aperta	<u>Anitif e Aosta contattano Redaelli. Contattata, restiamo in attesa della rev.2 del MUM. Graziano si fa portavoce dell'urgenza e dei punti critici ancora in sospeso.</u>
12 (8/3/17)	Trasporto particolare	tutti	Prossima riunione	Aperta	<u>Tutti fanno osservazioni al documento. Nessuno, a parte Aosta, ha letto il documento e fatto pervenire le proprie osservazioni, pertanto il punto è rimandato alla prossima riunione.</u>
8 (14/09/17)	Registro di controllo e manutenzione	ANITIF	Prossima riunione	Aperta	<u>Provvede a realizzare fac-simile. ANITIF conta di poter presentare il fac-simile entro maggio.</u>
15 (14/09/2017)	Ampliamento zona transito per imbarco bambini	Decreto infrastruttura		<u>Chiusa</u>	<u>Discussa il 14/3/18. è stato deciso di non inserire nulla nell'aggiornamento del Decreto infrastruttura.</u>

In allegato al presente la tabella delle azioni redatta al termine della riunione (Allegato n. 1ter).

2. ARGOMENTI IN SOSPELO DELLE PRECEDENTI RIUNIONI

a) **Analisi Bozza ANITIF trasporto privato (vedasi punto 4 riunione 11/03/2015) [ANITIF]**

Il documento non è ancora stato esaminato da tutti i presenti, e per tale ragione l'ANITIF ribadisce che sarebbe opportuna una rilettura da parte del gruppo, con eventuali suggerimenti, e che sarebbe auspicabile, per dare maggior peso, che questa stessa assemblea indirzasse un quesito ufficiale alla Direzione generale TPL al riguardo, considerato che le regioni e province autonome hanno legiferato in materia (in particolare Bolzano e Aosta), mentre il resto d'Italia si trova in una situazione di normativa vetusta per le norme di costruzione e vuoto normativo per l'esercizio.

Zoppo suggerisce ad ANITIF di cogliere l'occasione del cambio dei ruoli apicali presso la Direzione generale, formalizzando in una lettera tutte le questioni sospese da tempo e per le quali è forte l'esigenza di una presa di posizione da parte del Ministero.

b) Trasporto particolare (vedasi punto 12 riunione 08/03/2017) [ANITIF]

L'ANITIF ha provveduto a raccogliere in un unico documento gli usi e le consuetudini più frequenti dei trasporti che vengono effettuati sugli impianti a fune al di fuori del normale servizio pubblico. Considerato che le uniche osservazioni pervenute sinora sono state quelle di Aosta, l'ANITIF sollecita pertanto i presenti ad esaminare il documento ed a far pervenire le proprie osservazioni, poiché, una volta condiviso, si vorrebbe trasformarlo in una sorta di linea guida ad uso degli esercenti.

c) Elenco enti per la segnalazione al volo a bassa quota (vedasi punto 6 riunione 11/03/2015) [Ministero]

Rinviato vista l'assenza di aggiornamento da parte dei rappresentanti del Ministero. I presenti sollecitano l'azione del Ministero per il tramite dell'UTIF Veneto.

d) Aggiornamento MUM Redaelli 144 (vedasi punto 2 e 4 riunione 08/03/2017 e punto 12 riunione 14/09/2017) [ANITIF e AOSTA]

Aosta informa che è in corso di redazione la terza versione (rev.2) del manuale Redaelli, che dovrebbe recepire le osservazioni fatte da ANITIF (per il tramite di Torretta) e dalle Autorità di sorveglianza (per il tramite di Aosta), e che il documento dovrebbe esser pronto per la fine di marzo.

3. MODALITÀ DI ACCETTAZIONE DELLE IMPALMATURE DI FUNI "CE" SU IMPIANTI " ANTE CE" AL MOMENTO DELL'ACCORCIAMENTO [AOSTA]

La questione verte in particolare sulla possibilità di realizzare un'impalmatura secondo norma EN ma non certificata CE.

Al riguardo Aosta sostiene tale possibilità, giustificata dal fatto che l'impalmatura è componente di sicurezza alla stregua della fune, e pertanto ai sensi della circolare n. 60848/2009 è possibile scegliere di installare il solo componente "fune CE", chiaramente dimostrando la compatibilità con le restanti parti dell'impianto, ivi inclusa, quindi, l'impalmatura. Zoppo dà quindi lettura dell'Allegato 3, dal quale si evince che condizioni necessarie e sufficienti sono l'esecuzione dell'impalmatura da parte di un soggetto formato ed abilitato, nonché l'esecuzione della stessa secondo i criteri stabiliti al riguardo dalla norma EN, al fine di garantire la compatibilità con il componente fune.

I presenti pongono la questione dell'impalmatore abilitato, evidenziando l'assenza di un albo specifico a livello nazionale che garantisca l'individuazione del corretto soggetto.

Bolzano dice di avere un proprio albo di soggetti abilitati, e di ricorrere a quello. Analogamente opera Trento, che utilizza il medesimo albo come riferimento, e Aosta, che evidenzia inoltre come gli impalmatori siano mediamente sempre gli stessi di esperienza nota e assodata.

I restanti componenti dell'assemblea dissentono invece da tale approccio, ritenendo che sia la ditta costruttrice a dover effettuare gli accorciamenti successivi sulla fune "CE", oppure a rilasciare una sorta di benestare nei confronti di coloro che potranno effettuare impalmature successive sulle funi di loro produzione e fornitura, a garanzia delle competenze degli impalmatori individuati.

In conclusione non emerge una posizione comune tra le Autorità di sorveglianza.

4. FUNI CE SU IMPIANTI VECCHI CHE NON RISPETTANO I RAPPORTI TRA DIAMETRI CE: QUALE NORMA DI RIFERIMENTO UTILIZZARE: NORMA ORIGINARIA O D.D.144/2016 [AOSTA]

L'esempio portato da Aosta è quello di una fune portante di bifune di tipo CE che verrebbe installata su un impianto esistente che non consente il rispetto dei limiti di utilizzo relativamente ai rapporti tra diametri.

Al riguardo Bolzano ritiene che la fune possa comunque essere installata in quanto, nel documento di utilizzo di Redaelli, è scritto che valgono comunque le norme italiane, ovvero che utilizzando per intero il "pacchetto" scadenze - limiti di dismissione - tipi e periodicità di controllo è possibile procedere al suo utilizzo. Al riguardo si rimanda al punto 10d) del verbale della riunione SIF-UTIF del 08/06/2016, relativo al medesimo argomento.

5. SCADENZA DEI 24 MESI DI TRANSITORIO DEL 144: PUNTO DELLA SITUAZIONE A LIVELLO NAZIONALE [AOSTA]

Aosta chiede conto della situazione ai presenti: risulta che a Trento, Bolzano e zona UTIF Veneto il passaggio sia già avvenuto su alcuni impianti, ma non su tutti.

Per quanto riguarda le modalità di passaggio, Trento ritiene sufficiente il deposito del MUM, e così anche l'UTIF Veneto, mentre Aosta illustra il documento di cui all'Allegato 4, ovvero una tabella riepilogativa dei parametri che debbono essere considerati e rispettati per poter transitare correttamente al DD144, di cui chiede conto al Direttore di esercizio all'atto del passaggio mediante un documento di confronto.

Per quanto concerne l'emissione del MUM Redaelli in rev.2, occorre capire cosa succederà alle funi già transitate sotto il DD144 in base alla rev.1. I presenti concordano che sarebbe utile un documento di Redaelli attestante la necessità di utilizzare la rev.2 in luogo della rev.1 e dove fossero evidenziate puntualmente le modifiche apportate con l'ultima revisione.

L'ing. Graziano si fa carico di contattare Redaelli in tal senso.

6. TESTE FUSE DI IMPIANTI "ANTE CE" NON COMPATIBILI CON LA EN 12927-4 [ANITIF]

ANITIF evidenzia che parrebbero esserci, sul territorio nazionale, alcuni impianti che geometricamente non permetterebbero la realizzazione di teste fuse conformi alla norma EN, con la conseguenza di rendere impossibile l'installazione di funi portanti, traenti o zavorre CE su tali impianti.

ANITIF chiede quindi ad ACIF di far presente anche tale questione a Redaelli unitamente a quanto discusso nel precedente punto 5.

7. NUOVI REGOLAMENTI DI ESERCIZIO SECONDO DECRETO ESERCIZIO [ANITIF, AOSTA]

Al riguardo Trento informa di aver provveduto, con una prima delibera, all'approvazione di un modello molto sintetico applicabile agli ammorsamenti automatici, a fronte del quale, tuttavia, i Tecnici Responsabili hanno richiesto una versione più dettagliata. Per questo motivo l'ufficio provvederà a far approvare dalla Giunta un secondo modello più esteso, e produrrà i documenti anche per le altre tipologie di impianto.

Anche Bolzano adeguerà il proprio modello.

ANITIF ha invece utilizzato il modello preparato da Aosta, operando alcuni commenti e osservazioni che, se accolti, porterebbero alla versione finale e condivisa che potrebbe essere quindi portata in CFAT per approvazione.

Zoppo si impegna quindi ad esaminare i commenti e le osservazioni per poter procedere in tal senso.

8. REGISTRO DI CONTROLLO E MANUTENZIONE [ANITIF, AOSTA]

ANITIF informa che non è ancora pronta la demo del software commissionato a tal fine, e che spera di poterlo presentare entro la fine di maggio. Il prodotto sarà quindi disponibile ad un costo che dovrebbe essere di circa 100€/impianto all'anno, e si precisa che la società che sta curando la produzione di tale strumento sarà disponibile, anche in tempi successivi, al recepimento delle osservazioni e modifiche che dovessero emergere dal primo utilizzo.

9. PROCEDURE DELL'AUTORITÀ DI SORVEGLIANZA RIGUARDO AL REGISTRO DI CONTROLLO E MANUTENZIONE: APPROVAZIONE/PRESA D'ATTO/VERIFICA DI COMPLETEZZA/ VERIFICA DI CONFORMITÀ [AOSTA]

Ci si interroga circa gli obblighi in capo alle Autorità di sorveglianza relativamente a tale documento.

Nonostante sia opinione comune delle Autorità presenti che, ai sensi dell'art. 9.1 del Decreto esercizio, non sembra ricorrere alcun obbligo di approvazione, Trento informa che intende comunque far approvare dalla Giunta dei modelli fac-simile con i contenuti minimi di tutti i documenti di impianto previsti dal Decreto esercizio.

L'assemblea chiede di poter condividere tali modelli.

10. MODALITÀ DI AVVISO AI VIAGGIATORI IN MERITO ALLE CONDIZIONI IN CUI QUESTI VENGONO INVESTITI NEL RUOLO DI ACCOMPAGNATORI PER BAMBINI SULLE SEGGIOVIE (PUNTO 3.8.3 DEL DECRETO ESERCIZIO). [ANITIF]

ANITIF e Federfuni evidenziano criticità nell'applicazione di quanto previsto dal Decreto esercizio relativamente all'accompagnamento dei bambini, sostenendo in particolare che il testo non sia sufficientemente dettagliato.

Tiezza elenca gli accorgimenti che dovrebbero essere attuati prima degli imbarchi sulle seggiovie utili per l'applicazione corretta delle prescrizioni del Decreto esercizio: la canalizzazione dei bambini all'accesso in un'unica corsia (preferibilmente quella all'esterno della linea), una persona collocata prima dei tornelli e dedicata a verificare la corretta assegnazione dei bambini agli accompagnatori, una cartellonistica esplicativa ben chiara presso ogni impianto, che evidenzi

chiaramente gli obblighi dell'adulto accompagnatore nonché la possibilità, ammessa dalla norma, di rifiutare tale ruolo prima dell'imbarco sulla seggiovia.

Bartolucci evidenzia che nessuna delle "buone pratiche" elencate è in contrasto con il Decreto esercizio, pertanto ogni esercente e/o Direttore dell'esercizio può attuare quanto ritenuto più utile in base alla propria sensibilità. Suggerisce anche, eventualmente, di predisporre un breve pieghevole da consegnare assieme al biglietto in cui siano riepilogate in pochissime righe (multilingue) le condizioni per il trasporto dei bambini, ivi incluse le responsabilità dell'accompagnatore.

Zoppo propone di dare un incarico al gruppo UNI, sfruttando la presenza della collega Deval, per la predisposizione di una cartellonistica specifica per il trasporto accompagnato dei bambini. L'assemblea concorda.

Infine Zoppo legge quanto previsto dalle linee guida OITAF in merito al trasporto dei bambini, dalle quali si evince la sostanziale corrispondenza con quanto inserito nel Decreto esercizio, ricordando che la base redazionale dell'articolo utilizzata dal gruppo "Decreto esercizio" fu proprio la raccomandazione OITAF.

L'argomento sarà ripreso nella prossima seduta.

11. OBBLIGATORietà DEL FRENO DI SERVIZIO SU SCIOVIE AI SENSI DEL DD 337/2012 [VENEZIA]

L'ing. Boldrin informa i presenti della carenza dell'attuale dettato normativo e che ieri, nell'ambito del gruppo di lavoro per la revisione del DD337/2012, sono stati inseriti due articoli previsti dalla EN 12929:2015 relativi allo spazio massimo di arresto e alla necessità di prevedere un dispositivo antiritorno che, se rispettati, non obbligano all'inserimento di un freno di servizio.

L'argomento sarà dunque superato dall'aggiornamento del Decreto infrastruttura.

12. DISTANZE DALLE FOTOCEDURE UBICATE SUL PIANO IMBARCO [ANITIF]

La questione verte sul posizionamento tipico delle fotocellule che comandano la chiusura automatica delle cupole e che molto spesso sono collocate all'interno della fascia di franco laterale in stazione, costituendo quindi ostacolo fisso ai sensi della normativa vigente.

E' opinione condivisa dei presenti che la prima strada da intraprendere sia verificare la possibilità di portare tali fotocellule al di fuori del franco laterale, eventualmente sostituendole con altre di tipo più potente.

In seconda battuta, nell'ambito della revisione del DD337, il gruppo di lavoro valuterà l'opportunità di inserire la possibilità, per tali elementi che sono di sicurezza (così come per il dispositivo di mancato sbarco), di essere installati all'interno della fascia di franco laterale, a patto che vengano presi gli opportuni accorgimenti per evitare la loro pericolosità (protezione, assenza di spigoli ecc...).

Questa frase così inserita potrebbe essere utilizzata, per analogia, anche sugli impianti vecchi rispondenti alle PTS, posto che tali norme al riguardo nulla dicevano.

Si evidenzia in ogni caso che non è noto alcun evento in cui la collocazione di tali dispositivi abbia arrecato problemi o incidenti.

13. FUNIVIE SENZA FRENO SULLA FUNE PORTANTE [ACIF]

L'ing. Graziano ricorda che attualmente, in base al regolamento generale europeo, è possibile realizzare funivie senza freno sulla portante a patto di avere un anello continuo di fune traente (come è il caso, ad esempio, delle funivie della Marmolada).

Per quanto concerne il Decreto Infrastruttura, posto che la EN 12929-2 fornisce indicazioni circa gli impianti che possono essere realizzati senza freno sulla portante, imponendo talune caratteristiche, ci si interroga circa l'opportunità di inserire tali indicazioni mutuata dalla EN nell'ambito della revisione del Decreto. Zoppo ritiene che se riguarda l'infrastruttura potrà sicuramente essere inserito, mentre se incide solo su componenti CE il Decreto Infrastruttura non è il documento corretto. Graziano si impegna quindi a controllare se nella EN 12929-2 ci sono aspetti inerenti il freno sulla portante che riguardino l'infrastruttura, in modo da poterli inserire nella revisione del Decreto.

14. SOTTOSISTEMA 6 (SACCO PER CALATA): NECESSITÀ DI CERTIFICAZIONE DELLA PROCEDURA ANCHE NEL CASO DI UTILIZZO DI ELEMENTI CE [AOSTA]

La questione è se utilizzando solo elementi certificati CE vi sia comunque la necessità di certificare la procedura per utilizzarli assieme. L'assemblea concorda che non è detto che la semplice "unione" di elementi CE sia garanzia di sicurezza, pertanto è necessario certificare anche la procedura.

Un secondo aspetto riguarda l'inserimento di un nuovo componente, ed in particolare il nuovo carrellino motorizzato Immoos per la traslazione del soccorritore verso i veicoli da evacuare: anche in questo caso Zoppo pone la questione della ricertificazione, sia del contenuto del sacco, sia della procedura.

Al riguardo sia Trento che Bolzano dicono di aver certificato la procedura, ma in termini diversi. Infatti, nel caso di Trento la certificazione fatta a cura del CNSAS-TN riguarda l'intera procedura, ivi compreso la salita sul palo, oltre che l'approccio al veicolo, e pertanto l'ufficio concorda sulla necessità di ricertificare il sottosistema completo, compresa la procedura, nel momento in cui venisse aggiunto il componente CE della Immoos.

Per quanto riguarda Bolzano, invece, l'ufficio si riserva una verifica, ma apparentemente dovrebbero esserci due procedure, una per l'approccio al veicolo ed una per la calata, pertanto la seconda non è interessata dall'introduzione del carrellino Immoos, che peraltro loro utilizzano già. Ai tempi del suo inserimento dicono di aver ricertificato solo la parte in variazione del sacco originale, perché la manovra di calata è rimasta la stessa.

Leggendo il contenuto del Decreto esercizio, parrebbe che per quanto concerne il personale esterno alla società (es. guide), l'utilizzo del carrellino Immoos potrebbe esser fatto senza ricertificare nulla, poiché per il raggiungimento del veicolo è consentito anche l'utilizzo di mezzi e procedure alternative, mentre il discorso è diverso per i dipendenti della società esercente che dovrebbero partecipare all'evacuazione e che dovrebbero utilizzare sacco e procedura previsti in certificazione.

In conclusione l'assemblea concorda di rinviare la questione alla prossima riunione, dopo che ciascuno dei presenti avrà condotto i necessari approfondimenti.

15. DIFFUSIONE PARZIALE DEGLI AGGIORNAMENTI DEI MANUALI LEITNER, IN PARTICOLARE DELLE SCHEDE E100 E E200 [AOSTA]

Zoppo informa che in alcuni casi sono pervenuti all'ufficio controlli di ispezione speciale fatti dai Direttori di esercizio non conformi con il piano dei controlli non distruttivi redatto dal costruttore. E' quindi emerso che impianti uguali non sempre fanno controlli uguali poiché esistono versioni diverse delle schede E100 e E200 dei componenti inseriti nel MUM, revisioni di cui non tutti i Direttori dell'esercizio e le società esercenti vengono informati. Da un confronto tra i presenti emerge che tale situazione è generalizzata anche sulle altre regioni e nelle provincie autonome, pertanto l'assemblea concorda che Zoppo proceda ad una comunicazione ufficiale a Leitner e Doppelmayr con la quale si evidenzi come tale problematica sia diffusa su tutto il territorio e debba essere assolutamente sanata.

16. NUOVO UFFICIO DIGIFEMA [TRENTO]

Rinaldi riassume il contenuto di una riunione alla quale ha partecipato riguardo a questo tema relativamente alle ferrovie locali, ed in particolare ad una circolare DIGIFEMA al riguardo. Sostanzialmente DGFM ritiene di essere competente sia per il territorio nazionale che per le regioni e provincie autonome, tant'è vero che per l'incidente ferroviario occorso in Val Venosta è stato il DIGIFEMA a condurre le indagini. E' stato precisato che l'investigazione non viene condotta a fini penali, tant'è vero che pare sia stato sottoscritto un accordo con le procure di Italia circa la non trasmissione dei documenti (probabilmente in termini di "non obbligo" di spedizione sistematica). Infine è stato detto che l'indagine non si risolve con una prescrizione, ma con una raccomandazione all'ente estensore della norma, con la quale si intende sollecitare la risoluzione del problema che ha causato l'incidente.

Lo stesso Rinaldi fa presente che come associazione è stato formalmente risposto alla DGFM che la circolare "ferroviaria" non è applicabile al settore a fune soprattutto per quanto riguarda i tempi di comunicazione previsti, che non sono sostenibili.

Il Ministero intende ora emanare una circolare esplicativa per quanto riguarda l'applicazione della circolare ferroviaria agli impianti a fune, e Zoppo vorrebbe che le regioni e provincie autonome prendessero formalmente posizione rispetto alla DGFM prima di tale circolare, per garantirsi la possibilità di mantenere una posizione autonoma al riguardo. Per tale ragione Zoppo ha chiesto un parere all'ufficio legislativo regionale, e pare vi sia una clausola di salvaguardia in tal senso. L'ufficio di Trento si riserva di verificare presso il proprio ufficio legislativo, perché ritiene che in ambito funiviario l'autonomia prevista dallo Statuto sia più forte rispetto all'ambito ferroviario, pertanto potrebbe verificarsi che l'analoga circolare funiviaria non trovi applicazione sul loro territorio. Se così non fosse, l'ufficio di Trento sarebbe dell'idea di circoscrivere l'attività del DIGIFEMA ai soli casi più gravi.

In conclusione Zoppo si fa carico di sentire l'ing. Crocchio, Direttore generale DIGIFEMA per informarlo che le regioni e provincie autonome stanno conducendo tali approfondimenti, e pertanto di ritardare l'uscita della circolare applicativa, onde evitare un'azione correttiva successiva tesa ad escludere regioni e provincie autonome .

17. INCIDENTI E DISSERVIZI

a) Panoramique [AOSTA]

Zoppo illustra quanto accaduto (Allegato 17a) e le prime evidenze emerse dall'indagine in corso.

b) KM 80 [AOSTA]

Bartolucci illustra l'incidente (caduta di un bambino al palo n. 3 dopo l'imbarco). Si veda l'Allegato 17b per i dettagli.

c) KC 31 [AOSTA]

Bartolucci illustra l'incidente (scarrucolamento interno su sostegno di appoggio). Si veda l'Allegato 17b per i dettagli.

d) KC 10 [AOSTA]

Bartolucci illustra l'incidente (espulsione di alcuni vetri da alcune vetture di telecabina). Si veda l'Allegato 17b per i dettagli. I presenti concordano circa l'opportunità di informare la Div .4 al riguardo (trattandosi di componente certificato CE), nonché la ditta costruttrice dei veicoli, CWA.

e) KC 24 [AOSTA]

Bartolucci illustra l'incidente (necessità di scaricare la linea in marcia indietro a seguito della rottura di un elemento della catena di trascinamento veicoli nel giostazione). Si veda l'Allegato 17b per i dettagli e le fotografie di cui all'Allegato 17e. L'attenzione è posta in particolare sul fatto che un elemento secondario e non di sicurezza può in taluni casi provocare l'immobilizzazione completa dell'impianto, per cui occorre programmare adeguatamente il controllo e la manutenzione periodica anche di tali elementi ritenuti secondari.

f) Incidente SEM 96 [VENEZIA]

Boldrin illustra l'incidente: trattasi di caduta di un'utente che è risalita in cabina sul ramo discesa superando la zona interdetta agli utenti dalle catenelle, ed ha quindi tentato di uscire, rimanendo incastrata nella porta con la scarpa, senza che l'impianto si sia fermato per intervento di "porta non chiusa e bloccata" o per intervento del controllo di oggetti sporgenti posto al termine della banchina di imbarco. Si veda l'Allegato 17f per i dettagli.

L'assemblea si interroga circa il fatto che le aree riservate al personale siano sufficientemente segregate (le catenelle sono dei dissuasori efficienti?), se le telecamere potrebbero rivelarsi un valido strumento in casi come questi, in cui la dinamica dell'incidente non è del tutto chiara, e se i controlli di fuori sagoma per oggetti sporgenti debbano essere opportunamente anticipati, in modo da garantire un eventuale arresto del veicolo all'interno della zona di stazione. L'installazione di telecamere nelle zone di imbarco e sbarco è, secondo molti dei presenti, un valido strumento, soprattutto per le successive fasi di indagine.

g) Pompaggio telecabina Pordoi [VENEZIA]

Viene proiettato il filmato di cui all'Allegato 17g, dal quale risulta evidente l'effetto di pompaggio che si ha durante l'esercizio dell'impianto. Per ovviare al problema, la velocità dell'impianto è stata attualmente limitata a 5,4 m/s, e Boldrin riferisce che è opinione del Direttore dell'esercizio che una diversa equidistanza tra i veicoli (che sarà conseguita con un maggior numero degli stessi, in quanto è già previsto un aumento della portata) ridimensionerà notevolmente il fenomeno.

L'ing. Tiezza suggerisce di verificare la possibilità di incrementare un po' il tiro nella fune, nei limiti di quanto possibile.

Boldrin ritiene che sarebbe opportuna una “clausola di salvaguardia” nella realizzazione di campate Lunghe più di 300 m. L'ing. Graziano evidenzia che la lunghezza della campata influisce, ma non è l'unico elemento da considerare perché anche la posizione dei pali in funzione della equidistanza dei veicoli è determinante in tal senso.

Inoltre segnala che il Decreto infrastruttura al § 3.1.4.1 indica già *“Nelle funivie le lunghezze delle campate e la loro disposizione reciproca sono scelte in modo da non influire negativamente sul comportamento dinamico delle funi mobili” e quindi rende possibile la prescrizione di una riserva posto che il comportamento dinamico si constata in esercizio e non sempre alle verifiche e prove, né tanto meno nel progetto dove si può solo constatare la non contemporaneità dei veicoli che transitano su sostegni diversi.*

h) Sciovia [BOLZANO]

Pitscheider illustra l'incidente che riguarda una sciovia di nuova realizzazione, caratterizzata da traini che, dopo lo sgancio dell'utente e prima dell'ingresso in puleggia, oscillano trasversalmente talmente tanto da provocare il distacco del traino, per urto sulle parti di impianto, sul ramo di discesa. Per tale ragione, e visto che il problema pare essersi evidenziato su più di una sciovia, stanno provvedendo all'installazione sistematica, anche preventiva, di un sistema a pannelli in legno (del tipo utilizzato per le casseforme del c.a.) per contenere l'oscillazione trasversale dei traini prima dell'ingresso in puleggia. Si vedano le foto di cui all'Allegato 17h.

i) Lussari [FVG]

Vista l'assenza del rappresentate per il Friuli, Zoppo dà lettura dei documenti trasmessi al riguardo (Allegati 17i). Trattasi della rottura latente di uno dei due perni di collegamento tra ganascia morsa e asta guidamolle. Dai documenti trasmessi si evince che Leitner ha trasmesso alla Regione Friuli una lettera contenente alcune indicazioni di controllo, mentre non ha provveduto ad indirizzarla ad alcuna altra Autorità di sorveglianza. Zoppo ritiene sia invece opportuno informare anche quanti possano essere interessati da un incidente analogo, in quanto detentori di morse di analoga tipologia (morse LA48 e LA612). Poiché l'assemblea concorda, Zoppo si incarica di scrivere all'ing. Lama di Leitner.

18. VARIE ED EVENTUALI

Vengono presentati gli incidenti occorsi su alcuni impianti della provincia di Bolzano, non inseriti nell'ordine del giorno.

a) Incidente su seggiovia Sonne [BZ]

Trattasi di una seggiovia esaposto con cupola, con imbarco dotato di impianto di videosorveglianza che ha consentito di esaminare quanto accaduto: il bambino non si è imbarcato in modo corretto, disturbato anche dai suoi stessi bastoncini, ed ha tentato di scendere e risalire sfruttando la banchina di imbarco piuttosto bassa; nonostante si sia imbarcato scorrettamente la barra poggiasci è stata inizialmente abbassata, successivamente rialzata (lo si vede nel filmato di cui all'Allegato 18a) ed il bambino è stato forse trattenuto o è rimasto aggrappato sino all'altezza del sostegno n. 3, quando è caduto. Dal filmato si nota che l'impianto non è stato arrestato, nonostante pare gli occupanti gridassero verso la stazione, ma risulta che l'agente non abbia sentito perché i sedili con schienale alto e la presenza della cupola non permettono al suono di propagarsi oltre.

Tra le azioni immediate è stato chiesto di rimodellare la banchina di imbarco, che procedendo in piano anche dopo il punto di imbarco (nel cosiddetto tratto di stabilizzazione) ha consentito al

bambino di mettere giù i piedi per tentare di risedersi (diversamente, forse, sarebbe caduto subito all'imbarco, contenendo maggiormente i danni).

Esaminando il filmato, Zoppo ritiene sia necessaria una riflessione circa la velocità nel giostazione all'imbarco, perché su impianti di questa tipologia appare come 1m/s sia una velocità eccessiva. Non è quindi escluso che nell'ambito della revisione del Decreto infrastruttura venga prevista una limitazione in tal senso.

L'ing. Valentini osserva che nelle seggiovie dotate di barra di chiusura bloccabile e senza poggiasci, l'agente di pedana è in grado di abbassare e bloccare la barra prima che il veicolo occupato esca dalla stazione. Ritiene che impianti di questo tipo offrirebbero un grande valore aggiunto se a servizio di campi scuola.

b) Funivia Postal-Verano [BZ]

L'incidente riguarda una funivia bifune senza vetturino a bordo dove si è avuto l'intervento impestivo di due pinze freno di un carrello agenti sulla portante. L'incidente è occorso alle 17h30, e non riuscendo a riarmare il freno dalla motrice il Capo servizio ha optato per il soccorso in linea utilizzando il carrello di soccorso su una vettura, e la calata sull'altra (rispettivamente con 7 e 3 persone). L'intervento ha richiesto un tempo prolungato per concludersi.

c) Sciovie Rosengarten e Hahnspiel [BZ]

Trattasi dello stesso tipo di incidente occorso a due ragazzini in due giorni diversi su due sciovie diverse (si vedano gli Allegati 18c per i dettagli). In entrambi i casi i ragazzini, dopo essere caduti, non hanno abbandonato la pista di risalita per portarsi verso le piste, ma l'hanno percorsa in discesa e, non riuscendosi a fermare, hanno urtato contro la stele di valle.

Ci si è interrogati se le piste di risalita (battute con il battipista) non siano troppo larghe e confortevoli, tali da indurre un utente a pensare di poterle percorrere alla stregua di una pista.

d) Sciovia Tasa [BZ]

L'incidente riguarda lo scarrucolamento della fune provocato da un traino con tempo di recupero troppo veloce. Trattasi di traini Doppelmayr. Si vedano le foto denominate Allegato 18d per i dettagli.

I presenti suggeriscono di verificare la forza di serraggio sulle molle, eventualmente allentandola.

e) Risposta del Ministero al quesito relativo alla banchina di seggiovia

Nell'ambito del processo per l'incidente occorso su una seggiovia nel comprensorio di Monginevro il Ministero, aveva chiesto agli UTIF e alle regioni e provincie autonome la situazione esistente in merito ad un punto delle PTS relativo alla lunghezza delle banchine di imbarco. Su richiesta dei presenti, l'ing. Graziano trasmette per acquisizione agli atti la lettera che il Ministero ha provveduto ad inviare all'USITF Piemonte, che aveva posto il quesito. Si veda al riguardo l'Allegato 18e.

La prossima riunione è fissata per il 18 settembre 2018 a Verona. Organizzerà l'ufficio di Trento.

Il verbalizzante
ing. Chiara Bartolucci

Visto
ing. Giuliano Zoppo