

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1692

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati FERRARI MARTE, DUJANY

Presentata il 17 maggio 1984

Norme per la sicurezza dei carrelli trasportatori-elevatori

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge per la regolamentazione ai fini della sicurezza dei carrelli trasportatori-elevatori vuole innanzitutto colmare un vuoto nella normativa italiana.

Infatti oggi noi ci troviamo nella situazione paradossale in cui apparecchi di trasporto su strada (autocarri e simili) e apparecchi di sollevamento (gru, montacarichi) sono soggetti a regolamentazione anche molto dettagliata, nonché a collaudo e verifiche periodiche, mentre i carrelli trasportatori-elevatori, per la loro particolare caratteristica e per il fatto che il loro enorme sviluppo ha avuto luogo dopo la emanazione delle vigenti norme di prevenzione degli infortuni (decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547), non rientrano, neanche mediante forzatura giuridica, in nessuna norma.

Tale dimenticanza dal 1956 ad oggi non è giustificata da una favorevole situazione infortunistica. Prendendo il volume « Sta-

tistiche per la prevenzione - Serie dati globali 1977 - Infortuni sul lavoro nell'industria e nell'artigianato » edito dall'INAIL, troviamo a pagina 44 che il carrello trasportatore (carrello elevatore) ha provocato in Italia, nel 1977, 2.167 (3.916) infortuni, di cui nessuno (8) mortale e 73 (266) con invalidità permanente (questi possono anche sembrare pochi su un totale rispettivamente di 980.313 infortuni, 1.753 mortali e 53.277 con invalidità permanente).

Vi è tuttavia un altro fenomeno che non può venir rispecchiato da queste statistiche. Il fatto di trovare un settore importante del trasporto e sollevamento che non sia codificato, ha rappresentato una forte attrazione per costruttori improvvisati e speculatori. L'improvvisazione ha portato alla immissione sul mercato di macchine non sicure per mancanza o insufficienza di progettazione. La speculazione ha portato alla diffusione di un nume-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ro incontrollabile di montacarichi impropri, venduti come carrelli elevatori mobili, ma poi installati fissi e usati come montacarichi. Ciò per eludere la dettagliata normativa tecnica e la pesante normativa amministrativa (sproporzionatamente pesante, in quanto l'apparecchio è soggetto a licenza d'impianto e licenza d'esercizio e tassa di concessione governativa con procedura troppo complicata) che regola i montacarichi regolari. Tale elusione della regolamentazione dei montacarichi porta a una riduzione del prezzo dell'apparecchio fino a metà ed anche a un terzo, risparmiando soprattutto sulla sicurezza. Il numero degli infortuni, anche gravi, accaduti su questi apparecchi, non compaiono sotto la voce « carrello elevatore », sia per il fatto che gli apparecchi non sono carrelli elevatori, ma montacarichi, sia per la tendenza da parte degli interessati a nascondere la vera causa di un infortunio, quando esso rappresenta una situazione irregolare.

Negli anni passati vi sono stati numerosi interventi della magistratura in seguito a infortuni mortali o gravi, con sequestri su tutto il territorio nazionale, e quindi con l'imposizione di modifiche tecniche a tutti i carrelli in base ad interpretazione da parte dei cosiddetti « periti » delle norme generali di prevenzione degli infortuni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1979, n. 547. Ciò non ha portato alla soluzione di alcun problema di sicurezza, bensì ha costretto gli utenti, e poi i costruttori di carrelli, ad apportare delle modifiche tecniche che poi risultavano anche uniche in Europa e non giustificate da alcun criterio di sicurezza.

Vi è quindi, nella situazione attuale di non regolamentazione, il pericolo che chiunque, ispettore del lavoro o magistrato, imponga delle modifiche ai carrelli esistenti, anche a quelli ben progettati e magari omologati all'estero in Stati della CEE, con semplice interpretazione di norme generali di prevenzione degli infortuni, impropriamente estese a questi casi particolari.

La legge quindi è necessaria per riportare ordine in questo campo, per porre fine alla improvvisazione tecnica e giuridica.

Un'ultima ragione ci impone di regolamentare la materia.

I carrelli trasportatori-elevatori sono in buona parte prodotti in Italia ed è interesse dei costruttori riuscire ad esportarli ovunque, specialmente nell'ambito della CEE. Da qui la necessità per l'Italia di adeguarsi, anche in questo campo, al trattato di Roma, che impone agli Stati membri di eliminare tutti gli ostacoli alla libera circolazione delle merci. Le norme tecniche che regolamenteranno questo settore saranno conformi alle direttive e raccomandazioni CEE, inoltre saranno il più possibile concordanti con le norme tecniche dei principali *partners* CEE dell'Italia, in modo da poter negoziare ed ottenere, entro tempi ragionevoli, il reciproco riconoscimento delle norme tecniche, degli Istituti di omologazione e quindi delle omologazioni.

Con questa legge si realizza, per la prima volta nel campo delle norme di prevenzione degli infortuni, una regolamentazione che tiene conto non solo del territorio nazionale, ma anche dell'Europa di cui siamo membri.

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Campo di applicazione).

La presente legge si applica a tutti i carrelli, azionati a motore e senza o con dispositivi per il sollevamento o l'accatastamento di carichi (carrelli a trazione motrice elettrica o a motore a combustione interna o carrelli elevatori, carrelli a forche, carrelli elevatori a portale, accatastatori a portale) e loro rimorchi, purché di portata superiore a chilogrammi 200 e in tutti i luoghi che non siano soggetti al codice della strada, di cui al testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modifiche e integrazioni. Tali carrelli sono denominati negli articoli seguenti « carrelli trasportatori-elevatori ».

Le norme della presente legge e il relativo regolamento d'esecuzione e norme tecniche si applicano anche in deroga alle norme generali per la prevenzione degli infortuni, contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive modifiche e integrazioni.

ART. 2.

(Autorizzazione alla circolazione).

I carrelli trasportatori-elevatori devono essere costruiti secondo le regole di buona tecnica e in particolare essere conformi alle norme tecniche emanate dall'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro, previsto dall'articolo 23 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, e dagli altri Istituti normalizzatori riconosciuti, e in armonia con le direttive e raccomandazioni CEE.

Per l'ammissione alla circolazione e all'uso è prescritto per ogni carrello trasportatore-elevatore un collaudo, da effet-

tuarsi dagli organi di prevenzione previsti dalla legge 23 dicembre 1978, n. 833.

Ai carrelli trasportatori-elevatori e loro rimorchi deve essere applicata una targhetta di fabbrica, in posizione visibile, con i seguenti dati:

- 1) costruttore o importatore;
- 2) tipo;
- 3) anno di costruzione;
- 4) numero di fabbrica;
- 5) carico massimo ammesso;
- 6) peso proprio.

Per gli apparecchi con sollevamento esterno del carico (carrelli a forche) deve essere indicato il carico massimo ammesso per almeno tre posizioni del carico.

All'atto del collaudo viene consegnato al proprietario del carrello, o al datore di lavoro o suo delegato, un libretto di immatricolazione del carrello, che deve essere conservato sul luogo di lavoro di quest'ultimo o sul carrello stesso. Sul libretto di immatricolazione vengono registrate tutte le successive verifiche e modificazioni.

ART. 3.

(Caratteristiche costruttive).

I carrelli trasportatori-elevatori devono avere un freno d'esercizio e, se questo non è bloccabile, un ulteriore freno a mano bloccabile. Sia il freno d'esercizio bloccabile che il freno a mano bloccabile devono essere costruiti in modo tale che il carrello possa essere bloccato anche su un piano inclinato.

I carrelli trasportatori-elevatori con rimorchi devono essere equipaggiati in modo da assicurare una frenatura sicura del treno per ogni condizione di movimento.

I carrelli trasportatori-elevatori devono avere un sistema di avviamento a chiave individuale.

I carrelli trasportatori-elevatori usati su vie non sufficientemente illuminate de-

vono essere equipaggiati di un adeguato impianto di illuminazione adatto alle condizioni del servizio (fari anteriori e luci rosse posteriori).

I carrelli trasportatori-elevatori devono essere equipaggiati di impianto di segnalazione sonora, da usarsi in caso di pericolo.

I carrelli trasportatori-elevatori e loro rimorchi devono essere equipaggiati con un secondo sedile, se vi è la necessità di trasporto di una seconda persona. Se la seconda persona fa il percorso solo occasionalmente, è sufficiente un robusto maniglione che offra una presa sicura.

I carrelli trasportatori-elevatori e loro rimorchi devono avere sedili e maniglie di presa, se in essi vengono regolarmente trasportate delle persone.

I dispositivi per l'aggancio dei rimorchi devono essere costruiti in modo tale che questi non si sgancino casualmente. La stanga di rimorchio non deve poter poggiare per terra.

I carrelli trasportatori-elevatori devono essere costruiti in modo tale che il conduttore abbia sufficiente visibilità sulla via, come pure sul porta-carichi e sul carico.

Negli apparecchi con dispositivo di sollevamento a forza motrice la spinta deve essere limitata ai punti estremi superiore e inferiore del porta-carichi mediante dispositivi che agiscono automaticamente. Ciò non vale per il punto estremo inferiore se il porta-carichi viene abbassato per gravità.

Dispositivi di sollevamento per altezze superiori a 1 metro, che vengano usati in lavori di montaggio, devono avere sul porta-carichi una piattaforma fissata stabilmente e con parapetto normale con arresto al piede. Apparecchi con sostegno a funi devono essere costruiti in modo che il porta-carichi sia automaticamente assicurato contro la caduta in caso di rottura o allentamento delle funi.

Sugli apparecchi con sollevamento esterno di carichi ad altezze superiori a 2 metri deve essere applicato un cartello ben visibile, contenente il divieto di stare sotto il carico.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

I carrelli trasportatori-elevatori devono avere una protezione adeguata sul posto di guida, e tale da proteggerlo nel caso che gli oggetti accatastati si rovesciassero sul guidatore.

Sul porta-carichi di carrelli trasportatori-elevatori che vengono usati per il trasporto di oggetti minuti deve essere applicata una rete protettiva che impedisca la caduta di oggetti sul guidatore.

ART. 4.

(Verifiche periodiche).

I carrelli trasportatori-elevatori di cui all'articolo 1 devono essere sottoposti a verifica periodica ogni tre anni da parte degli organi di prevenzione previsti dalla legge 23 dicembre 1978, n. 833.

ART. 5.

(Omologazione).

Per produzione di serie, in alternativa alla procedura di collaudo di cui all'articolo 2, secondo comma, il costruttore o l'importatore dei carrelli trasportatori-elevatori possono richiedere all'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza, o agli altri Istituti per l'omologazione riconosciuti, l'omologazione del tipo della serie.

L'omologazione deve tener conto delle direttive della CEE, nonché garantire il reciproco riconoscimento delle omologazioni effettuate dagli Istituti di omologazione degli Stati della CEE.

Nei casi di apparecchi di serie omologati, il libretto di immatricolazione è rilasciato dall'Istituto che ha effettuato l'omologazione e contiene una dichiarazione di conformità al prototipo da parte del costruttore.

ART. 6.

(Guida e circolazione).

I carrelli trasportatori-elevatori possono essere condotti solo da persone ido-

nee, di almeno 18 anni, che siano state addestrate alla guida e che abbiano dimostrato al datore di lavoro o al suo rappresentante la loro capacità di guida e che siano state da lui espressamente incaricate della guida del carrello.

La conduzione dei carrelli trasportatori-elevatori può essere affidata a persone munite di certificato di abilitazione alla guida, rilasciato in seguito a esame teorico-pratico dall'organo di prevenzione previsto dalla legge 23 dicembre 1978, n. 833, secondo le modalità specificate dal regolamento d'esecuzione.

All'inizio del lavoro il conduttore si deve assicurare dello stato di sicurezza del carrello trasportatore-elevatore.

Carrelli trasportatori-elevatori che non siano efficienti e in regola con le norme della presente legge non possono essere usati.

Riparazioni e modifiche possono essere eseguite solo dalle persone a ciò incaricate.

Nei lavori di manutenzione e riparazione con porta-carichi sollevato, questo deve essere assicurato contro l'abbassamento intempestivo.

Il conduttore deve impedire che il carrello trasportatore-elevatore venga usato in violazione delle norme.

Il conduttore può abbandonare il carrello trasportatore-elevatore solo quando questo è assicurato contro ogni movimento non voluto.

Il conduttore deve usare il carrello trasportatore-elevatore solo per il servizio per cui è destinato. Egli deve adeguare la guida alle condizioni ambientali e deve fare attenzione alle persone e agli altri veicoli che si trovino nella sua zona di azione.

I carrelli trasportatori-elevatori e loro rimorchi devono essere caricati in modo che il conduttore mantenga in ogni movimentazione sufficiente visuale sulla via e il carico non possa spostarsi o cadere.

Il trasporto di persone sui carrelli deve essere regolamentato dal datore di lavoro o suo rappresentante; il trasporto di persone deve essere limitato nella misura del necessario. Il conduttore può portare al

fianco solo le persone indicate dal datore di lavoro o dal suo rappresentante. Altre persone possono essere trasportate solo se sui carrelli trasportatori-elevatori o rimorchi ci sono particolari sedili. Durante il trasporto, la persona a fianco trasportata deve usare i dispositivi di sicurezza; egli non può viaggiare a fianco se la sua incolumità è messa in pericolo dal carico.

Durante il trasporto è vietato:

1) salire o scendere dal carrello trasportatore-elevatore;

2) passare da un carrello trasportatore-elevatore ad un altro;

3) lasciar penzolare le gambe oltre il bordo dell'apparecchio.

È ammessa la percorrenza solo di quelle vie che sono state stabilite per la circolazione dei carrelli trasportatori-elevatori dal datore di lavoro o dal suo rappresentante. I carrelli trasportatori-elevatori con motore a combustione interna sono ammessi nei locali totalmente o parzialmente chiusi solo se nell'atmosfera respirabile non possano formarsi concentrazioni pericolose di scarichi gassosi dannosi alla salute.

Il livello sonoro dei carrelli trasportatori-elevatori non può superare il valore limite di 85 dB (A) (*decibel*).

Nei percorsi con forti pendenze si devono trasportare nei rimorchi e, in caso di necessità, usare dei ceppi per il fermo delle ruote.

Carrelli trasportatori-elevatori non sono ammessi per la trazione di veicoli su rotaia; parimenti non è ammessa la spinta di veicoli di qualsiasi genere. Il divieto non vale per quegli apparecchi che sono stati appositamente costruiti o attrezzati per tale scopo.

I carrelli trasportatori-elevatori nelle pendenze devono condurre i carichi sul lato a monte.

I carrelli trasportatori-elevatori non possono essere abbandonati dal conduttore col carico sollevato.

I carrelli trasportatori-elevatori sono da condurre possibilmente col porta-carichi in posizione bassa.

Col porta-carichi sollevato, il carico può essere trasportato solo per deporlo in alto o in basso. Il dispositivo di sollevamento può essere inclinato in avanti solo sopra una superficie di accatastamento.

Il carico massimo e lo sforzo massimo di traino dei carrelli trasportatori-elevatori non possono essere superati.

ART. 7.

(Regolamento d'esecuzione).

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, il Ministro della sanità, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, emana il regolamento d'esecuzione alla presente legge.

Il regolamento d'esecuzione definisce le modalità di omologazione, di collaudo e di verifica periodica.

Ai fini del primo comma dell'articolo 2, il regolamento d'esecuzione deve indicare le norme tecniche riconosciute in campo nazionale, nonché quelle di Stati della CEE per cui vige il reciproco riconoscimento, nonché le norme internazionali che possono essere riconosciute, infine le direttive e le raccomandazioni CEE vincolanti ai fini della libera circolazione di macchine e di impianti nell'ambito CEE.

Ai fini del primo comma dell'articolo 5, il regolamento d'esecuzione deve elencare gli Istituti riconosciuti per l'omologazione in campo nazionale, nonché quelli degli Stati appartenenti alla CEE, per i quali vige il riconoscimento reciproco.

ART. 8.

(Norma transitoria).

I carrelli trasportatori-elevatori, che all'entrata in vigore del regolamento d'esecuzione si trovano già in circolazione, de-

vono essere immatricolati con procedura semplificata, previo accertamento di alcune caratteristiche tecniche essenziali per la sicurezza, da eseguirsi sul posto da parte del tecnico che esegue tale prima verifica.

Caratteristiche tecniche e prove sono specificate dettagliatamente dal regolamento d'esecuzione.

I carrelli trasportatori-elevatori già costruiti, ma non ancora in circolazione all'entrata in vigore del regolamento di esecuzione, nonché i carrelli trasportatori-elevatori costruiti fino a sei mesi dopo tale data, sono immatricolati previo collaudo regolare, ma tenendo conto di una normativa tecnica ridotta, definita dal regolamento d'esecuzione, e rispecchiante la normativa tecnica vigente prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Caratteristiche tecniche e prove non devono comunque essere a livello inferiore di quelle richieste al secondo comma.

ART. 9.

(Sanzioni).

Chi mette in circolazione o dà in uso un carrello trasportatore-elevatore senza collaudo od omologazione è punito con una sanzione amministrativa pari alla metà del prezzo di listino del carrello. Se da tale violazione deriva un infortunio, si applicano nei confronti del proprietario del carrello trasportatore-elevatore e del responsabile della ditta gli articoli 437 (rimozione od omissione dolosa di cautele contro gli infortuni sul lavoro), 590 (lesioni colpose), e 589 (omicidio colposo) del codice penale.

Il costruttore che rilascia sul libretto di immatricolazione una dichiarazione di conformità per carrello trasportatore-elevatore con variazioni rispetto al prototipo (definite dal regolamento d'esecuzione), è punito con una sanzione amministrativa pari al prezzo di listino dell'apparecchio.

Qualora nel controllo casuale del carrello trasportatore-elevatore da parte de-

gli organi di prevenzione si rilevino modifiche al carrello successive al collaudo o all'ultima verifica, che costituiscono violazione delle norme del regolamento d'esecuzione e relative norme tecniche, si applica nei confronti del proprietario, o del datore di lavoro, o del responsabile della ditta, una sanzione amministrativa pecuniaria, il cui ammontare è definito nel regolamento di esecuzione.

Il datore di lavoro, proprietario del carrello trasportatore-elevatore, che ordina o permette l'uso del carrello a persone non idonee ai sensi del primo e secondo comma dell'articolo 6, è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria, il cui ammontare è definito nel regolamento di esecuzione.

Il conduttore di carrelli trasportatori-elevatori che viola le norme di cui all'articolo 6 è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria, il cui ammontare è definito nel regolamento di esecuzione.

Le sanzioni amministrative di cui al presente articolo confluiscono in un fondo regionale finalizzato al potenziamento e all'aggiornamento dell'attrezzatura tecnica di controllo della sicurezza di macchine o impianti negli ambienti di lavoro.

Presso ogni organo previsto dall'articolo 23 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, viene pubblicato annualmente un prospetto delle entrate derivanti dalle sanzioni e delle spese per acquisto di apparecchiature di controllo. La giacenza degli importi nel fondo di cui al comma precedente non deve superare mediamente la durata di un anno, ed i relativi proventi devono essere tempestivamente impegnati per gli acquisti ritenuti necessari o utili.

Al fine della fissazione delle singole sanzioni i carrelli trasportatori-elevatori vengono suddivisi in classi, individuate entro intervalli di valori di portata o potenza. Il prezzo medio del carrello trasportatore-elevatore medio di ogni classe, approssimato e arrotondato, costituisce la base di calcolo della sanzione di cui al primo e secondo comma del presente articolo.

ART. 10.

(Ricorsi).

Contro le sanzioni pecuniarie, regolarmente notificate con appositi verbali, è ammesso ricorso entro quindici giorni presso il presidente della regione, o delle province autonome di Trento e Bolzano, il quale decide entro un mese. Alla scadenza di questo termine il ricorrente può rivolgersi alla pretura competente, la quale decide definitivamente.

Le sanzioni pecuniarie non oblate entro un mese dalla notifica vengono trasmesse all'autorità giudiziaria competente per l'inizio di un procedimento penale.