

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(SCALFARO)

di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(REALE)

col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

e col **Ministro delle Finanze**

(PRETI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 GENNAIO 1967

#### Norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio degli impianti di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge che si è predisposto intende contribuire a rendere più scrupolosa l'osservanza — indispensabile per la sicurezza del trasporto — delle norme che regolano la costruzione e l'esercizio degli impianti funicolari in servizio pubblico.

Come è noto il settore degli impianti di trasporto con trazione a fune è costituito dalle funicolari aeree e da quelle terrestri; nella prima categoria sono comprese le funivie bifuni e quelle monofuni (seggiovie e cabinovie, ad attacchi fissi o a collegamento automatico), nella seconda sono comprese le funicolari terrestri propriamente dette, le sciovie, le slittovie e gli altri mezzi di trasporto terrestri con funi senza guida di rotaie, mentre in una categoria a parte, che può considerarsi intermedia fra le due prima citate, sono da comprendere gli ascensori.

Il settore, in particolare per quanto concerne le funicolari aeree, ha subito in questi ultimi anni uno sviluppo veramente notevole, come è dimostrato dal raffronto di alcuni dati caratteristici, relativi agli anni 1948 e 1962, ultimo anno per il quale si abbiano statistiche ufficiali.

Le funivie bifuni nel 1948 comprendevano 24 impianti per una lunghezza di esercizio di Km. 58,4 e hanno trasportato 1.850.000 viaggiatori; nel 1962 sono passate a 77 impianti con Km. 130,4 trasportando 6.092.000 viaggiatori.

Le funivie monofuni, che nel 1948 comprendevano 10 impianti con Km. 12,6 ed un traffico di 260.000 viaggiatori, sono salite a 169 impianti con Km. 219,2 e 6.127.000 viaggiatori.

Trattasi quindi di un importante complesso di impianti in servizio pubblico, per

i quali sembra lecito prevedere un notevole ulteriore sviluppo; ma, a causa della dispersione, della ubicazione in zone non sempre facilmente accessibili e del fatto che, nella quasi totalità dei casi, l'esercizio ha carattere prevalentemente stagionale, l'opera di vigilanza sugli impianti in questione da parte dell'Ispettorato generale MCTC incontra difficoltà non indifferenti, anche in relazione ad una parziale carenza legislativa in materia.

Di conseguenza, risultando di scarsa efficacia l'azione preventiva che può essere svolta dagli Organi di vigilanza, accade che in qualche caso gli impianti di cui trattasi vengano esercitati, sia pure temporaneamente e cioè nell'intervallo tra una ispezione e la successiva, in condizioni non del tutto soddisfacenti per la sicurezza dei viaggiatori trasportati, ovvero che il servizio venga svolto in maniera saltuaria ed irregolare, senza alcun rispetto dei programmi di esercizio e degli orari approvati.

In tali condizioni, ed allo stato attuale della legislazione, gli Organi di vigilanza possono intervenire quasi esclusivamente con la revoca del nulla osta alla prosecuzione dell'esercizio; mancano pertanto allo stato adeguate norme idonee ad individuare le varie ipotesi di responsabilità che, agevolando l'opera di prevenzione e di repressione delle irregolarità tecniche di costruzione

e di esercizio degli impianti, assicurino una migliore tutela della pubblica incolumità in un settore del trasporto che per la sua natura presenta particolari aspetti di delicatezza.

Si è quindi ritenuto necessario, per imporre una precisa disciplina del settore funiviario, predisporre l'unito disegno di legge che prevede all'articolo 1 una sanzione per chi costruisca un impianto senza aver ottenuto la concessione o l'autorizzazione a seconda dei casi prescritta.

L'articolo 2 punisce invece chi dia inizio all'esercizio senza aver ottenuto l'autorizzazione conseguente alla necessaria visita di collaudo.

L'articolo 3 è diretto a reprimere tutti quei casi in cui l'esercizio venga condotto in condizioni di pericolosità.

Con l'articolo 4 vengono indicati gli organi competenti ad accertare le infrazioni, attribuendo tale funzione, sia agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, la cui dislocazione capillare consente di intervenire tempestivamente in zone spesso non facilmente accessibili, sia ai funzionari delle autorità concedenti.

L'articolo 5 prevede la possibilità di definire sollecitamente mediante oblazione le varie infrazioni, mentre l'articolo 6 disciplina, infine, la destinazione delle somme introitate.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Chiunque costruisce anche parzialmente un impianto di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico senza avere ottenuto preventivamente il prescritto idoneo provvedimento, ovvero esegue modifiche, sostituzioni o rifacimenti dell'impianto o di sue parti senza autorizzazione, è punito con la ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

**Art. 2.**

Chiunque effettua l'esercizio di un impianto di trasporto a fune in servizio pubblico senza aver ottenuto la prescritta autorizzazione è punito con l'ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

**Art. 3.**

Chiunque, nell'effettuare l'esercizio di un impianto di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico, viola le prescrizioni concernenti la sicurezza dell'esercizio, o comunque con la propria azione od omissione fa sorgere o persistere il pericolo di un incidente, è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000.

Qualora, ricorrendo l'ipotesi di cui al precedente comma, i dispositivi di sicurezza o di soccorso risultino mancanti o inefficienti, ovvero il personale addetto all'impianto non sia in possesso dei necessari requisiti di idoneità, la pena è aumentata di un terzo.

**Art. 4.**

Per l'accertamento delle contravvenzioni previste dalla presente legge sono competenti, oltre gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, i funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Per gli impianti concessi dalle Regioni, dalle Provincie e dai Comuni, sono altresì competenti i funzionari rispettivamente designati dagli enti medesimi.

Art. 5.

I contravventori sono ammessi a pagare, entro 15 giorni dalla contestazione, le pene pecuniarie nella misura minima di cui agli articoli 1, 2 e 3 con imputazione all'apposito capitolo d'entrata, alla competente Sezione di tesoreria statale, nei modi stabiliti dall'articolo 230 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, e dall'articolo 2 del regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2069.

Se il contravventore non addiviene immediatamente alla oblazione, deve essere redatto un verbale sommario, del quale deve essere consegnata copia al contravventore. Qualora la contravvenzione non possa essere immediatamente contestata, la copia del verbale sarà notificata, in forma amministrativa o a mezzo della posta, entro 30 giorni.

Trascorsi 15 giorni dalla notifica viene presentato rapporto al pretore.

Art. 6.

Il provento delle oblazioni o delle condanne è versato all'Erario con imputazione all'apposito capitolo dell'entrata in bilancio.