

DIREZIONE GENERALE DELLA TUTELA DELLE CONDIZIONI DI LAVORO DIVISIONE VI

**Circolare n. 29/2005**

Alle Direzioni Reg.li e Prov.li del Lavoro

Alla D.G. per l'Attività Ispettiva

Al Ministero delle Attività Produttive

Agli Assessorati alla Sanità delle Regioni

Alla Provincia autonoma di Trento

Alla Provincia autonoma di Bolzano -

Ag. Prov. Prot. Ambiente e Tutela del lavoro

Alle ASL

All'ISPESL - D.T.S. e D.OM

Alle organizzazioni rappresentative dei datori di lavoro

Alle organizzazioni rappresentative dei lavoratori

**Oggetto:** Piattaforme di lavoro elevabili - Traslazione con operatore a bordo delle piattaforme sviluppate -.

Con lettera prot. n.20321 del 27/02/03, di cui per opportuna conoscenza in appendice si riporta il testo, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, ha espresso il parere che l'art. 52 del DPR 164, riguardante il divieto di traslazione dei ponti sviluppabili su carro, poteva considerarsi superato alla luce delle innovazioni introdotte dal d.p.r. n. 459/96 di recepimento della direttiva macchine. Infatti, riconoscendo che, con riferimento al citato nuovo regime legislativo, l'evoluzione tecnica e l'esistenza di norme costruttive armonizzate consentivano di realizzare e mettere in commercio e in uso macchine ragionevolmente più sicure che nel passato, per i ponti sviluppabili su carro ovvero le piattaforme di lavoro elevabili costruiti in conformità al DPR 459/96 è stata ammessa la possibilità di traslazione con operatori a bordo.

Uno dei presupposti, quindi, su cui si basava il citato parere era che i documenti normativi armonizzati disponibili per tali macchine, a fronte di un requisito di sicurezza ben individuato dalla Direttiva (cfr. all. 1, p. 1.3.1), offrissero soluzioni costruttive adeguate.

Si deve invece constatare - anche sulla base di quanto fatto rilevare dall'ISPESL - che, con specifico riferimento al citato requisito, i documenti normativi generalmente utilizzati dai fabbricanti (prEN 280, EN 280) si prestano ad una non chiara ed univoca interpretazione.

Più precisamente, per quanto riguarda le caratteristiche del "carro di base" (punto 5.2.2 della prEN 280 e 5.3.2 della EN 280), è stabilito che "*per le piattaforme di lavoro elevabili di tipo 3 - cioè quelle per le quali la traslazione è controllata da un punto di comando sulla piattaforma di lavoro - il raggiungimento degli estremi limiti di inclinazione deve essere indicato da un segnale udibile dalla piattaforma*", mentre per quel che riguarda la "*struttura estensibile*" (punto 5.3.1. del prEN 280/98 e 5.4.1.3.1 della EN 280/01) si richiede che "*per evitare il ribaltamento della piattaforma di lavoro mobile elevabile o il superamento delle sollecitazioni ammesse nella struttura della piattaforma di*

*"lavoro mobile elevabile, le posizioni consentite della struttura estensibile devono essere limitate automaticamente da arresti meccanici, da dispositivi di limitazione non meccanici o da dispositivi di sicurezza elettrici"*

Nella pratica applicazione delle disposizioni appena richiamate si è, infatti, osservato che alcuni costruttori esteri, con l'approvazione di taluni Organismi notificati, hanno ritenuto di interpretare restrittivamente la norma ed hanno dotato le piattaforme in questione solo di un segnale acustico, mentre risulta che molti costruttori italiani, segnatamente di piattaforme a pantografo, hanno adottato un'interpretazione più rigorosa e cautelativa ed abbinano al segnale acustico anche un dispositivo che arresta o impedisce i movimenti pericolosi quando il carro di base supera la pendenza nominale.

Questo differente modo di interpretare le medesime disposizioni normative sopramenzionate comporta alcune non trascurabili conseguenze sia per i costruttori sia per gli utilizzatori di questa tipologia di macchine.

Per i costruttori che adottano soluzioni tecniche di maggiore prudenza (applicazione di dispositivi di controllo e inibizione dei movimenti pericolosi del solo carro di base, ovvero degli elementi sviluppabili o di entrambi) esso si traduce in una fattore di minor competitività, a causa dei corrispondenti maggiori costi di progettazione e costruzione.

Per gli operatori addetti all'uso di macchine prive dei suddetti dispositivi di arresto dei movimenti pericolosi esso comporta - rispetto al rischio di rovesciamento - un livello di protezione minore che per gli operatori che utilizzano macchine che ne siano dotate. Infatti piattaforme di lavoro elevabili del tipo 3 non dotate dei dispositivi anzidetti possono trovarsi ad operare (in versione fuoristrada, con assali oscillanti, in cantieri edili, su terreno sconnesso, o declive) in condizioni nelle quali le pendenze massime ammesse dal costruttore possono essere superate (anche involontariamente) in conseguenza del fatto che la stima delle effettive condizioni di pendenza in cui si opera è rimessa unicamente al soggettivo apprezzamento dell'operatore - particolarmente quando si utilizzano macchine concepite per operare su piccole pendenze nominali - non eccedenti 1,5° o 2 - ed i cui i margini residui di sicurezza sono necessariamente ristretti.

La situazione descritta è stata presa in considerazione anche da altri Paesi della UE, i quali, a seguito di incidenti, hanno considerato non condivisibile una interpretazione di tipo restrittivo (vedi documento 2004.07 presentato in sede di Comitato ADCO). In particolare, la Francia, ritenendo che l'attuale versione sia carente e pericolosa ai fini della sicurezza, ha chiesto che nella revisione della norma EN 280 venga reso obbligatorio un dispositivo di sicurezza che arresti i movimenti pericolosi in caso di superamento della pendenza prevista dal costruttore (vedi doc. CEN 89 E).

A livello nazionale, la questione è stata portata all'attenzione del Ministero delle Attività Produttive che sta esaminando la possibilità di richiedere la revisione urgente della norma 280/01 ovvero di attivare presso la Commissione europea la clausola di salvaguardia nei confronti della norma EN 280/01, limitatamente ai RES in argomento.

Indipendentemente dai successivi sviluppi delle questioni ancora aperte sia sotto il profilo normativo sia di quello dei provvedimenti di salvaguardia del mercato, non può non osservarsi che la situazione sopra illustrata può riflettersi ancor più negativamente sulle condizioni di sicurezza dei lavoratori italiani i quali, come rilevato in apertura, sono passati da un regime di utilizzazione caratterizzato dal divieto assoluto di traslazione con piattaforma sviluppata ad una condizione esattamente opposta.

Pertanto, ad integrazione della nota citata in apertura, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione dei datori di lavoro, ove utilizzino macchine non dotate di dispositivi per l'arresto dei descritti movimenti pericolosi in caso di superamento della pendenza massima ammissibile, sulla necessità di provvedere affinché le attività operative comportanti la traslazione con operatore a bordo della piattaforma sviluppata siano, di volta in volta, valutate e programmate in modo che le effettive condizioni ambientali e le modalità e procedure operative previste risultino compatibili con le indicazioni e limitazioni di uso fornite dal costruttore - e riportate nel manuale d'istruzione della macchina - di modo che possano ritenersi esclusi i rischi di instabilità in precedenza descritti.

IL DIRETTORE GENERALE  
f.to dott. Paolo Onelli

IL DIRIGENTE  
f.to dott.ssa A.M. Faventi

---

## APPENDICE

### **Lettera Prot. n. 20320/PR/MAC/Q/MA del 27.2.2003**

Alla Regione Lombardia  
Giunta Regionale  
D. G. Sanità - Prevenzione  
V. Pola, 9/11

20124 MILANO

**Oggetto:** Art. 52, u. c. del D.P.R. n. 164/56 - Divieto di traslazione dei ponti sviluppabili su carro - Applicabilità alle attrezzature recanti la marcatura CE - Parere -.

Si fa riferimento al quesito posto con la nota in riscontro e volto a conoscere se, stante la situazione regolamentare determinatasi con l'entrata in vigore delle disposizioni del D.P.R. n. 459/96 e della L. n. 128/98, la limitazione di impiego di cui all'art. 52, u. c. del D.P.R. n. 164/56 si debba considerare applicabile anche alle attrezzature indicate in oggetto e recanti la marcatura CE.

Al riguardo, pur tenendo presenti le competenze delle Regioni in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro ai sensi del nuovo Titolo V della Costituzione, si ritiene comunque opportuno esprimere alcune indicazioni in merito alla suddetta problematica al fine di fornire utili elementi di valutazione per un'omogenea applicazione della normativa di sicurezza.

L'u. c. dell'art. 52 del D.P.R. n. 164/56 stabilisce il divieto di traslazione dei ponti sviluppabili su carro (PSSC) *quando su di essi si trovano lavoratori o sovraccarichi* tranne che si tratti di lavori per le linee elettriche di contatto.

In effetti con questa disposizione il legislatore degli anni '50 ha applicato il principio, costantemente seguito, di imporre limitazioni d'uso ogni volta che la tecnica al momento disponibile non consente di attuare soluzioni costruttive in grado di far fronte con il necessario livello di sicurezza e di affidabilità ai rischi derivanti da particolari destinazioni d'uso o specifiche modalità di impiego delle attrezzature di volta in volta considerate.

Nello specifico caso dei PSSC la limitazione al solo uso per il tipo di lavori su richiamati traeva la sua ragion d'essere nel fatto che al momento in cui la disposizione veniva emanata le tecnologie costruttive non consentivano di porre a disposizione degli utilizzatori attrezzature sufficientemente sicure - rispetto al rischio di ribaltamento - da permetterne un impiego generalizzato su qualsiasi suolo, o terreno, o teatro operativo.

Tale quadro giuridico di riferimento è stato profondamente innovato dall'emissione del D.P.R. n. 459/96 che, recependo la direttiva 89/392/CEE e successive integrazioni e modifiche (cd. "direttiva macchine"), ha stabilito un diverso regime che prevede per i fabbricanti di macchine l'obbligo di

applicare precise disposizioni procedurali e di osservare determinate prescrizioni di carattere tecnico-costruttivo per garantire che le macchine messe in commercio risultino conformi ai requisiti essenziali di sicurezza per le stesse stabiliti.

Pertanto, anche per le attrezzature in oggetto i fabbricanti, nel regime stabilito dalla direttiva in argomento, sono obbligati a:

- costruire i PSSC nel rispetto degli specifici requisiti di sicurezza individuati in maniera esplicita (§ 6 dell'all. I al citato D.P.R. n. 459/96) a fronte dei particolari rischi riguardanti il sollevamento e il trasporto di persone;
- sottoporre il prototipo del PSSC alla procedura di esame CE da parte di appositi Organismi Notificati ai sensi della direttiva macchine per la certificazione del possesso dei requisiti di cui sopra (quando il rischio di caduta superi i tre metri).

Attualmente per la costruzione di PSSC sono disponibili documenti normativi *armonizzati* (cfr. norma EN 280) che codificano l'effettivo stato dell'arte e delle conoscenze tecnologiche nel settore e l'applicazione delle cui prescrizioni tecniche comporta per gli Stati membri la presunzione della conformità di dette attrezzature ai predetti requisiti di sicurezza.

Giova, altresì, rilevare che tale diversa impostazione è stata adottata dal legislatore comunitario anche in riferimento all'utilizzo delle attrezzature di lavoro e del pari ripresa da quello nazionale (si veda l'art. 35, comma 4-bis, lett. b) del D.l.vo n. 626/94 come modificato dal D.l.vo n. 359/99 di recepimento della direttiva 95/63/CE) il quale al riguardo stabilisce che *il trasporto di lavoratori su attrezzature di lavoro mobili mosse meccanicamente avvenga esclusivamente su posti sicuri, predisposti a tale fine, e che, se si devono effettuare lavori durante lo spostamento, la velocità dell'attrezzatura sia adeguata*.

Infine e per completezza di informazione, si rileva che anche nel regime vigente precedentemente al D.P.R. n. 459/96 era stata avvertita l'esigenza di superare la limitazione di uso di che trattasi attraverso l'applicazione dei meccanismi di aggiornamento della regolamentazione di sicurezza – attualmente non più applicabile alle macchine recanti la marcatura CE – mediante l'emanazione del D. M. 4 marzo 82, che ha, in pratica, preso atto dei progressi dello stato dell'arte nel frattempo sopravvenuti in materia.

In base alle considerazioni sopra riportate è avviso di questa Amministrazione che il disposto dell'ultimo comma dell'art. 52 del D.P.R. n. 164/56 possa ritenersi superato dalle disposizioni regolamentari successivamente emanate e di conseguenza non applicabile ai PSSC costruiti in conformità al D.P.R. n. 459/96.

firmato

IL DIRETTORE GENERALE

(dott. Paolo Onelli)

firmato

IL DIRIGENTE

(dott.ssa A.M. Faventi)