

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TANGA e SAMMARTINO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 GENNAIO 1970

Modifica all'articolo 9, paragrafo 4, del « Regolamento per gli ascensori ed i montacarichi in servizio privato » approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 1963, n. 1497

ONOREVOLI SENATORI. — Il collaudo per un impianto ascensore viene rilasciato dall'ENPI — Ente nazionale prevenzione infortuni —, che interviene anche inizialmente per l'esame preventivo del progetto.

Di tutto il Capo II delle disposizioni vigenti, l'articolo 9 — nei suoi quattro succinti paragrafi — tratta della protezione antincendio.

Questa, nel caso particolare di impianti elevatori, non comporta dispositivi speciali di prevenzione, segnalazione ed estinzione, ma si riduce a certe opere elementari come murature, canne fumarie e porte metalliche.

Ne consegue che anche queste opere — come, indistintamente, tutte quelle prescritte dai due Capi delle disposizioni vigenti — possono essere prescritte, controllate ed anche evitate in base al consapevole parere dell'ingegnere collaudatore dell'ENPI.

Tuttavia, al punto 4) dell'articolo 9 viene fatto genericamente cenno al Comando dei vigili del fuoco ed alla Direzione generale dei servizi antincendio.

Sarà utile notare preliminarmente che l'ENPI, depositario delle disposizioni e responsabile della loro osservanza, è orienta-

to sulla base di una precisa regolamentazione, unica ed uniforme in tutto il territorio della Repubblica, regolamentazione che si identifica appunto nel testo delle norme di cui al decreto presidenziale n. 1497.

Da tutt'altro canto, i Comandi dei vigili del fuoco operano — come ben rileva l'articolo 9, punto 4) — in base a regolamenti *locali*, plurimi e sovente difformi. Un parere, un consenso di massima, un nulla osta rilasciato dal Comando — poniamo — di Milano può riscontrare, sul medesimo argomento, esito del tutto opposto se rilasciato dal Comando — poniamo — di Bari.

Questa duplicità nella interpretazione dei regolamenti e nel controllo della loro osservanza ha condotto, dalla entrata in vigore delle norme di cui al decreto presidenziale, a conseguenze irrazionali e dannose per la collettività.

Il fatto che, ad un certo punto, l'ENPI è costretto a chiedere pareri, consensi e nulla osta ai vigili del fuoco, ha reso praticamente impossibile al collaudatore dell'impianto — di fronte a taluni casi di ovvia configurazione — di sostituire la rigida applicazione di certe erronee norme con so-

luzioni ispirate ad una logica, intelligente ed onesta prassi.

Approfondendo l'argomento, questo punto 4) dell'articolo 9 appare troppo breve, impreciso ed incompleto. È redatto in maniera inadeguata alle effettive situazioni cui giornalmente esso va applicato. Si dimostra elaborato in guisa da ingenerare costosi e talvolta drammatici intralci sia alla iniziativa di coloro che, con buona volontà e sacrificio, si adoperano a migliorare la proprietà edilizia, sia all'attività di quelle ditte — in grandissima parte artigiane — che operano nel settore degli impianti elevatori.

* * *

In un *edificio di attuale costruzione* — cioè, esemplificativamente, realizzato dopo il 1950, o comunque dopo la data del decreto presidenziale n. 1497 — è d'uso che l'ascensore corra in un vano proprio costituito da quattro pareti murarie.

È questa una soluzione che nasce armonicamente in sede di progetto dell'edificio. Pertanto comporta già in partenza la possibilità pratica di aderire a quelle norme che, teoricamente, intendono evitare a chi si trova nella cabina di essere investito dal fumo che, per varie ragioni, si formasse negli ambienti circostanti il vano di corsa.

E qui vien fatto di notare come si possa parlare appena e soltanto di *fumo*. Poichè, in caso di incendio nel vano di corsa e, in particolare, di incendio della cabina che corre non in un aperto vano scala, ma in un vano proprio chiuso in muratura, le possibilità di salvataggio dei malcapitati utenti sono pressochè nulle, purtroppo.

Nel caso dianzi citato — cioè edifici di attuale costruzione con ascensore in vano proprio — le precisazioni numeriche dell'articolo 9, punto 4), che indicano la corsa in 20 metri e l'altezza di gronda in 24 metri, si palesano come addirittura inconcepibili.

Infatti è intuitivo che l'altezza massima di gronda risulta fissata in 24 metri in quanto, all'epoca in cui le disposizioni in esame erano allo studio, le scale autoportate in dotazione ai vigili del fuoco raggiungevano, per l'appunto, circa 24 metri.

Ma oggi, tutti i Comandi dei vigili del fuoco nei grandi centri abitati dispongono

di nuovi, perfezionati automezzi muniti di scale che si sviluppano rapidamente sino ad oltre 45 metri.

Comunque, se si parla di protezione degli utenti di un ascensore e di ragioni di sicurezza in genere, non si può nè si deve condizionarne l'attuabilità ad una qualsiasi dimensione.

La protezione di chi adopera un qualsiasi elevatore ed il fattore sicurezza in genere debbono esser tali dal primo all'ultimo centimetro della linea di corsa dell'impianto — sia per un fabbricato da tre piani che per una torre da quaranta piani.

È in tale spirito, del resto, che sono stati consapevolmente decretati e vanno intelligentemente applicati gli 88 articoli delle disposizioni di cui al decreto presidenziale.

* * *

Ma esistono anche *fabbricati di vecchia costruzione*.

È noto come queste opere costituiscano una parte essenziale del patrimonio immobiliare nazionale. Ed è noto come i proprietari od i gruppi condominiali cerchino di incrementare la consistenza di questi immobili migliorandone la distribuzione interna ed il finimento, e dotandoli di moderni servizi igienici, di riscaldamento e di ascensori: cioè di apparecchiature che vanno ormai considerate non più alla stregua di accessori voluttuari e lussuosi, bensì come espressioni elementari dell'odierno vivere civile.

L'ascensore, in particolare, costituisce ovunque una necessità vivamente sentita dagli abitanti di qualsiasi vecchio stabile — per ragioni di lavoro e per ragioni di salute —. I gradini sono mal proporzionati, i piani sono alti e la scala dà fatica e pena e sofferenza. Taluni subiscono una umiliante limitazione nel proprio lavoro; e, tra i più anziani, c'è chi *da anni non esce di casa* per l'impossibilità di far le scale a piedi. Queste sono realtà drammatiche e sconcertanti riscontrabili ovunque.

Tra le caratteristiche generali di tali fabbricati — vecchi o antichi —, progettati in epoche in cui lo spazio non era un problema, vanno rilevate, ai fini della presente esposizione, la notevole altezza dei piani e

la presenza di un vano scala che in genere è ampio, spesso è dovizioso, ed è direttamente illuminato ed aerato dall'esterno, anche se dall'alto mediante lucernari.

Nel caso particolare di scale strette, queste prospettano quasi sempre su cortili aperti dove l'ascensore può installarsi per qualsiasi altezza prescindendo dalle norme antincendio.

La configurazione più frequente di un vecchio edificio di questo tipo presenta un pianterreno al quale si sovrappongono cinque o sei piani di abitazioni.

L'altezza media di ciascun piano è raramente inferiore a metri 4,20; l'altezza globale del fabbricato oltrepassa invariabilmente i metri 24; l'altezza della linea di corsa dell'ascensore, per servire anche solo cinque piani oltrepassa quasi sempre i metri ventuno.

In questi fabbricati si installano ascensori di tipo normale e di costo contenuto, che funzionano a velocità ridotta (60-70 centimetri al secondo), con dispositivi e comandi semplificati e senza quei particolari ed elaborati automatismi che caratterizzano gli impianti per moderni fabbricati multipiani o per costruzioni di alto rango.

Un vano scala come quello dianzi descritto, sufficientemente dimensionato, ben aerato e sempre direttamente comunicante con l'esterno, lateralmente o dall'alto, costituisce il luogo ideale per la installazione ed il funzionamento di un ascensore del tipo suddetto. Questo, nella totalità dei casi, viene ubicato al centro della scala, cioè in posizione di netta separazione dai locali abitabili interni.

Per un simile impianto, realizzato oggi in un vecchio edificio, la prescritta recinzione in rete acciaiata (Capo III, articolo 20) è quanto di meglio possa concepirsi sotto molteplici aspetti: sicurezza, leggerezza dei carichi da aggiungere al fabbricato, economia esecutiva, ariosità, luce, libertà ed accessibilità del vano scala, ed infine — non trascurabile elemento — estetica della scala che, non di rado, fa parte di un palazzo antico e, magari, sotto controllo della Sovrintendenza ai monumenti.

A questo punto viene spontaneo osservare che, in qualunque circostanza emergen-

ziale, l'intervento di aiuto o quello di salvataggio riescono assai più agevoli quando la cabina è situata in vano scala, cioè aperto, anziché quando la cabina corre in vano proprio, cioè chiuso in muratura.

Può talvolta capitare che, a dispetto della prescritta accuratezza delle linee elettriche, l'allarme casualmente non funzioni o funzioni male, o addirittura lo stabile sia privo di portiere. In tal caso la voce del malcapitato si ode facilmente quando l'ascensore è in vano scala; laddove è improbabile udirlo dal chiuso di un vano corsa murato.

Del pari, in casi particolarmente critici, il tirar fuori qualcuno dalla cabina bloccata nel vano scala è un'operazione realizzabile con relativa rapidità e con successo — magari tagliando o sfondando la recinzione in rete —. Ma certo non può dirsi altrettanto quando la cabina rimanga bloccata nel vano proprio in muratura.

Si può infine ricordare che l'utente medio preferisce «vedere», dall'interno della cabina, la scala, le porte d'ingresso degli appartamenti, i pianerottoli e, perchè no?, qualcuno che vi si intrattiene.

Laddove egli mal sopporta di ritrovarsi chiuso in una cabina senza finestrini che si muove in un tubo di muratura a sua volta munito — come dispone l'articolo 9 al punto 4) — di porte cieche.

Taluni provano per questo una palese sofferenza, suscettibile di trasmettersi anche agli altri passeggeri. Si è assistito a veri casi di panico, soltanto perchè l'ascensore si era fermato occasionalmente nel suo ermetico pozzo a causa di una banale, momentanea interruzione dell'energia elettrica.

* * *

Si direbbe che tutto quanto precede non sia stato adeguatamente ponderato nella stesura dell'articolo 9, al punto 4).

Oggi — quasi per una saggia ed onesta, per quanto inespressa parola d'ordine — il Magistrato interviene ad appoggiare anche il singolo condomino che intenda, a sue spese, impiantare un ascensore. La Giurisprudenza offre esempi innumerevoli.

Non così procedono l'ENPI ed i vigili del fuoco: vuoi congiuntamente, vuoi cia-

scuno per proprio conto. Sembrano solo intenti ad applicare le norme con passiva meccanicità, solleciti a cogliere, qua e là, qualsiasi occasione adatta a palleggiarsene la responsabilità.

* * *

Si contempli il caso tipico di un modesto ma decoroso stabile solidamente costruito, poniamo, 50 anni fa, alto appena 26 metri, con pianterreno e cinque piani, e adornato — come oggi non sappiamo più fare — da un'ampia e luminosa scala con spazio centrale che sembra ideato apposta per ospitare un ascensore a servizio di tutti i piani.

Ora, cinque piani da metri 4,30 danno una « corsa » di metri 21,50 e, all'esterno, l'edificio è alto metri 26. Ma queste due quote sono maggiori delle due rispettivamente indicate dall'articolo 9 al punto 4), che fissa la « corsa sopra il piano terreno » in 20 metri e l'altezza di « gronda » in 24 metri.

Orbene: se si vuol dotare *questo* vecchio fabbricato del civile impianto di un ascensore che serva tutti i piani — compresi, si badi, il pianterreno e l'ultimo piano! — occorrerà costruire al centro della scala, e per tutto il suo sviluppo, un pozzo in muratura onde racchiudervi l'ascensore!

Ne risulterà un'opera inutilmente pesante per le strutture portanti, inutilmente costosa per i proprietari, deturpante sotto l'aspetto estetico ed architettonico, ed assolutamente superflua, anzi controproducente ai fini della sicurezza.

Infatti, in un fabbricato la cui scala comunica con l'esterno, è facile in ogni circostanza raggiungere la cabina dell'ascensore, a qualunque altezza questa si trovi bloccata.

Ma quando la cabina è isolata, alla base, ai lati e al culmine della corsa, dalle strutture di cui al punto 4) dell'articolo 9, il raggiungerla può diventare praticamente impossibile.

Tornando alla scala — spesso una scala piacevole, proporzionata ed ariosa —, ciò che di essa rimarrà sarà un oppressivo e buio budello che si ravvolge intorno a una specie di enorme pilastro murario, dentro il quale, foriera di sinistri pensieri per il passeggero, si muove lentamente una mo-

desta ed innocua cabina di ascensore, priva di finestrini.

* * *

Ad evitare questa situazione, tuttavia, c'è un rimedio. E viene consentito dallo stesso tecnico dell'ENPI, che talvolta lo suggerisce di persona, con la tacita, passiva approvazione del locale Comando dei vigili del fuoco. Il discorso, più o meno, è questo:

« Volete evitare il pozzo di muratura e racchiudere l'impianto nella tradizionale recinzione di rete, sebbene la corsa oltrepassi di metri 1,50 il limite di venti metri imposto dall'articolo 9, punto 4)? »

Ebbene: create al pianterreno una qualsiasi struttura che sollevi di metri 1,50 la relativa fermata dell'ascensore. Oppure *eliminate* la fermata del quinto piano. Così noi vi concederemo il collaudo per questo impianto ».

Con ciò — ovviamente — rimangono invariate: l'altezza del fabbricato sul piano stradale, la ubicazione e l'altezza della scala, la possibilità di incendio e di qualsiasi altro incidente, nonchè la ipotetica pericolosità — diretta od indiretta — dell'ascensore in danno degli utenti!

Con ciò — pure avendo affrontato spese e difficoltà tecniche non indifferenti — si realizza un'opera incompleta, palesemente irrazionale e scomoda, di fronte alla quale l'ignaro osservatore e l'impreparato utente sono indotti a chiedersi il perchè.

Con ciò — soprattutto — il proprietario dello stabile e la ditta responsabile dei lavori saranno stati sospinti a « prendere garbatamente in giro » lo stesso ENPI, i vigili del fuoco ed il testo delle norme.

« Questo articolo 9.4 è assurdo! » — rilevava un certo comandante *locale* dei vigili del fuoco — « Ma noi dobbiamo attenerci ai regolamenti ». « Il regolamento è certo sbagliato, ma dice 20 metri » — dichiarava un ingegnere collaudatore dell'ENPI —. « E noi non possiamo rilasciare il collaudo se c'è un solo centimetro in più, a meno che non ci portiate un nulla osta dei vigili del fuoco ».

* * *

È superfluo aggiungere altro e diffondersi in ulteriori esempi o commenti, pur se

quelli non mancano e questi vengono spontanei.

Ma occorre tenere per fermo che ogni individuo — abiti esso nel modernissimo grattacielo o nel vecchio stabile — ha diritto di muoversi e di lavorare senza umilianti costrizioni.

La funzionalità e la sicurezza dei mezzi che, a tali scopi, egli deve poter liberamente adoperare, vanno condizionate a considerazioni ed a norme di ampio respiro. Il concetto di sicurezza, in particolare, deve operare in un ambito di costante equilibrio:

non può coinvolgersi o, peggio, equivocarsi con venti metri di « corsa » e ventiquattro di « altezza di gronda ».

È ozioso, quindi, indicare i 20 o i 24 metri per una moderna costruzione che, indifferentemente, può essere alta dieci o cento metri.

Altrettanto ozioso — per le ragioni esposte — è l'attribuire quelle due stesse quote ad edifici concepiti e realizzati in altre epoche, con criteri dimensionali e distributivi ben differenti.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

Il punto 4) dell'articolo 9 del regolamento per gli ascensori ed i montacarichi in servizio privato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 1963, n. 1497, è sostituito dal seguente:

« 4) Gli impianti installati nelle costruzioni che abbiano oltre dieci altezze fuori terra (pianterreno e 9 piani) e gli impianti installati all'interno di edifici industriali devono avere il vano di corsa completamente chiuso in muratura, o in vetro cemento temperato, o in lamiera, secondo quanto è prescritto dal paragrafo 1) del presente articolo. Detto vano di corsa deve essere comunicante alla sommità direttamente con l'aria libera mediante un condotto fumario di sezione non inferiore a 9 decimetri quadri. Per detti impianti le porte dei piani devono essere metalliche. È consentito rivestirle di materiali pregiati leggeri, come alluminio o laminati plastici. È consentito che le porte dei piani e quelle di cabina siano munite di finestra con vetro fisso di sicurezza, secondo quanto è prescritto dagli articoli 14 e 15. Per gli impianti installati o da installarsi in vano scala, con speciale riferimento alle installazioni in edifici di vecchia costruzione o antichi, il vano di corsa potrà avere protezione in rete o griglie o traforati metallici o vetro di sicurezza secondo quanto viene prescritto negli articoli 20 e 21 ».