

Forum giuridico europeo della neve
Bormio, 1. dicembre 2006

„Le problematiche dei costruttori di impianti a fune in Italia“

Michael Seeber

Costruire impianti a fune in Italia è quest'oggi più difficile che in ogni altro Paese europeo. Difficoltà di natura burocratica, lungaggini e vuoti legislativi trasformano frequentemente in una vera e propria odissea gli iter di approvazione dei progetti. Una situazione che con il passare degli anni è andata via via peggiorando, e che rischia di infliggere un duro colpo alle aziende italiane del settore. Ripercussioni che però, inevitabilmente, si riflettono anche su quelli che sono i nostri clienti, le società funiviarie, costrette a fare fronte a ritardi e costi aggiuntivi che in altre realtà continentali e non solo, risultano estranei.

Partendo proprio da questa considerazione, solo poche settimane fa, nella mia veste di presidente dell'Acif, è l'associazione che riunisce tutti i costruttori di impianti a fune italiani, ho deciso di mettere a punto un memorandum nel quale si riassumono quelle che sono le difficoltà quotidiane che accompagnano il lavoro delle nostre aziende. Un documento che è stato necessariamente inviato per presunte competenze a quattro Ministri della Repubblica, che a vario titolo sono, incredibilmente, investiti di competenze inerenti il nostro settore. Problematiche che da una parte si trascinano da anni e alle quali si è poi aggiunta negli ultimi mesi, con la costituzione del nuovo Governo, quella relativa alla paventata suddivisione di competenze in materia di impianti a fune tra due Ministeri.

SUDDIVISIONE DI COMPETENZE TRA DUE MINISTERI

Le problematiche negli ultimi mesi si sono ancor più acute a seguito del dibattito emerso, pare finalmente in via di definizione, sulla prevista suddivisione di competenze (cosiddetto spacchettamento) tra il Ministero dei Trasporti e il Ministero delle Infrastrutture che si sarebbero "spacchettati" le competenze e responsabilità in materia di impianti a fune. In tal modo, questo era il rischio temuto, le difficoltà già ora presenti avrebbero finito per aggravarsi, comportando un ulteriore allungamento dei tempi di approvazione dei progetti. È notizia di questi ultimi giorni che l'intera competenza sul sistema impianti a fune rimarrà in seno al Ministero dei Trasporti, mancherebbe solamente la firma ufficiale, e se da una parte questa notizia ci fa tirare un mezzo sospiro di sollievo, dall'altra rimangono immutate le

problematiche che sino ad oggi hanno accompagnato il nostro lavoro e i rapporti con l'amministrazione statale. I tempi esagerati (8-10 mesi) nell'esame di un progetto e successiva approvazione sono spesso dettati da una struttura non sufficientemente dotata di personale, se si pensa che la sede centrale del TIF6 (l'organo preposto a Roma) conta due soli ingegneri e non ha una sua segreteria. Da qui la richiesta forte che abbiamo avanzato di potenziare da una parte l'ufficio centrale, affidandogli però l'esclusiva competenza di rilascio del nullaosta tecnico per gli impianti innovativi/ speciali, rendendolo in tal modo più efficiente, attribuendo contemporaneamente maggiori competenze agli uffici periferici regionali (Ustif), che grazie alla vicinanza agli impianti e alla loro struttura organizzativa riescono ad operare meglio, chiamati a rilasciare il nullaosta tecnico per tutti gli impianti standard.

Seppur di dimensioni ridotte se rapportato ad altri settori di competenza del Ministero dei Trasporti, il mondo degli impianti a fune, proprio per la sua particolarità necessita di maggiore attenzione da parte di Roma, o meglio del Governo. Si chiede solamente, così come avviene negli altri Paesi europei, che il nostro lavoro quotidiano non venga ostacolato.

MANCATO RECIPIIMENTO DELLE NORME EUROPEE

Seconda problematica che intendo sottoporre alla Vostra attenzione è quella inerente il recepimento italiano delle norme europee riguardanti l'approvazione della regolarità dell'impianto, già applicate nel resto d'Europa. Il DI 210 prevede che i componenti di sicurezza degli impianti vengano certificati da un ente notificato riconosciuto. L'impianto invece nella sua generalità viene approvato in Italia dagli USTIF o dal Ministero dei Trasporti. Non corrispondendo però in questo caso le norme italiane a quelle europee emergono preoccupanti difficoltà considerato che gli impianti vengono progettati prendendo quale riferimento le norme europee. Un problema che negli altri Paesi europei è già stato risolto.

SICUREZZA SUL LAVORO, DOPPIO REGIME DI COMPETENZA

Una terza problematica è quella relativa ai controlli sulla sicurezza sul lavoro nel settore impianti a fune, dopo che la Procura della Repubblica di Torino ha avviato un procedimento penale a seguito di un verbale d'ispezione del dipartimento di prevenzione dell'Asl della Regione Piemonte a carico di alcuni costruttori di impianti a fune. Tutto questo, curiosamente, pochi mesi prima delle Olimpiadi di Torino. Uno degli impianti in questione era stato regolarmente collaudato e senza alcuna prescrizione dai competenti organi del Ministero dei Trasporti (3 funzionari Ustif) e della Regione Piemonte (funzionario della

direzione trasporti). Mesi dopo c'è stata poi a sorpresa l'ispezione dell'Asl, facente capo al Ministero della Sanità. Un procedimento innescatosi a seguito dell'ambiguità interpretativa di una circolare del Ministero dei Trasporti, risalente al 1993, che non esclude un doppio regime di controllo sulle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'ambito degli impianti a fune, tra Ministero dei Trasporti e Ministero della Sanità. Secondo questa circolare, infatti, la competenza per i controlli e le ispezioni spetterebbe ai funzionari del Ministero dei Trasporti durante l'esercizio dell'impianto, mentre nelle altre fasi competerebbe agli ispettori delle Asl. Il condizionale è però d'obbligo. È un evidente, illogico ed inspiegabile doppio regime di competenza e controllo che necessita di un intervento legislativo chiarificatore sulla normativa da applicare e sull'ente competente per i controlli. Il rischio di paralisi è incombente. Nel caso concreto ci si vedrebbe costretti a bloccare l'esercizio dell'impianto ogni qualvolta un operator qualificato penetrasse nella sala macchine (presso le stazioni a monte e a valle), anche solamente per dare un'occhiata; lascio a voi immaginare i disagi per le centinaia di persone ferme in seggiovia al freddo.

IMPIANTI USATI RIPOSIZIONATI IN EUROPA

Per concludere un ultimo riferimento ad una curiosa anomalia, quella inerente il riposizionamento sul territorio europeo degli impianti usati. Infatti secondo l'attuale normativa è consentito la reinstallazione degli impianti usati, che non devono osservare le disposizioni a cui sono invece sottoposti gli impianti nuovi. In altre parole un impianto di seconda mano può tranquillamente essere riposizionato senza essere sottoposto alle procedure di certificazione dei componenti di sicurezza e al rigido iter burocratico a cui invece soggiace un nuovo impianto. Un diverso trattamento che apre interrogativi, se si considera che in fin dei conti sia il nuovo che il vecchio impianto che entrano in funzione contemporaneamente si trovano ad effettuare il medesimo servizio, trasportano persone.