

## **Assemblea Ordinaria 2010**

### **Venezia – 27 maggio 2010**

#### **Relazione del Presidente**

Prima di iniziare i lavori di questa assemblea ritengo doveroso ricordare ancora una volta che nel corso di quest'anno sono scomparsi due nostri illustri colleghi: l'ing. Pier Giorgio Tanesini (già nostro presidente) e l'ing. Andrea Bafile (già nostro provibiro).

Il segno profondo lasciato da Pier Giorgio Tanesini nel corso della sua vita personale e professionale è collegato alle sue grandi qualità umane, qualità che ho avuto la fortuna di apprezzare in tanti anni di attività in questo settore. Con Pier Giorgio Tanesini è scomparsa una delle figure più carismatiche e rilevanti del mondo funiviario italiano e internazionale. Quanto da lui realizzato nel corso della sua vita, così come il ricordo delle tante persone che l'hanno conosciuto e apprezzato, rimarrà a testimoniare il talento, l'impegno e la forza vitale eccezionali. E' stato un grande uomo, un ingegnere di successo, ma soprattutto un amico.

Il 16 settembre scorso è morto Andrea Bafile. Andrea è stato sicuramente un grande personaggio del nostro mondo. Un eccezionale ingegnere della montagna, dal cuore aperto e sincero e dall'ammirevole cordialità. Per chi non l'ha conosciuto, è stato il più grande protagonista dell'alpinismo aquilano negli anni del dopoguerra. E non era solo un forte alpinista e indiscusso leader, era anche un inventore geniale: nel tempo libero fra un collaudo e una scalata, progettava dispositivi utili sia per le manovre alpinistiche che per i soccorsi sugli impianti. Mancherà a tutti quelli che l'hanno conosciuto e il suo ricordo rimarrà vivo.

Alla memoria degli amici e illustri colleghi un sincero ringraziamento per quanto hanno fatto per la categoria. Ci mancheranno molto, ma ne ricorderemo le figure con grande affetto e stima. Rinnovo alle loro Famiglie, le mie condoglianze e di tutti gli associati dell'A.N.I.T.I.F.

Era da qualche anno che si parlava di Venezia come sede per una nostra assemblea. L'obiettivo era di abbinare la tradizionale cena di pesce in una località marina, con l'interessante visita al nuovo impianto progettato e costruito dalla Doppelmayr: **il People Mover**.

Si tratta di un moderno sistema di trasporto persone che collega tre zone di Venezia: il Tronchetto, la Stazione Marittima e Piazzale Roma. Viaggia su un viadotto sopraelevato attraversando i due ponti, uno sul canale di Santa Chiara lungo 50 metri e l'altro sul canale del Tronchetto di 176 metri. E' il primo mezzo di trasporto pubblico a sormontare i canali viaggiando in quota e i collegamenti a terra sono garantiti da scale mobili e ascensori. Il percorso completo, compresa la fermata intermedia alla Stazione marittima (dove si sta costruendo un altro enorme garage), dura circa tre minuti. Al termine dei nostri lavori assembleari ci sarà una presentazione dettagliata dell'opera da parte dei sig. Thomas Pichler e dall'ing. Ivano Dossi della Doppelmayr.

Credo sia superfluo dire che non è stato facile organizzare il nostro evento in questa città, unica al mondo e frequentata mediamente da 20 milioni di turisti all'anno. Se ci siamo riusciti, lo dobbiamo alla bravura del nostro insostituibile segretario Claudio Molinari che in questa circostanza si è avvalso delle preziose indicazioni di un veneziano DOC, l'ing. Sergio Boldrin. Un particolare ringraziamento va al cav. Floriano Prà, già assessore alla Regione Veneto, che col suo interessamento ci ha permesso l'utilizzo di questa sala. Per risolvere la logistica legata alla nostra assemblea siamo stati costretti ad anticipare sia il periodo che la tradizionale giornata di fine settimana. Spero che ciò non vi abbia comportato particolari complicazioni.

Nel corso dell'ultimo anno abbiamo registrato l'iscrizione di 10 nuovi soci. Il numero totale degli iscritti è salito pertanto a quota 128.

Auguro ai nuovi arrivati di trovare nell'Associazione una struttura che possa essere di aiuto alla loro professione.

Ritengo che la relazione dell'Assemblea sia l'occasione per presentare a tutti gli associati, presenti o no, l'attività svolta dall'Associazione stessa. Questo per dar modo a ognuno di valutare e giudicare l'operato dei vostri

rappresentanti ed eventualmente suggerire, in un successivo dibattito, i giusti comportamenti.

Prima però di parlarvi del lavoro svolto, ritengo opportuno farvi sapere quali sono i nostri programmi per l'immediato futuro.

E' da poco iniziato il lavoro di una Commissione indetta dal Ministero per scrivere un nuovo Decreto sull'Esercizio. Il gruppo di lavoro si prefigge di predisporre un testo unico valido per tutti gli impianti, di vecchia o nuova costruzione, che raccolga e riveda tutte le attuali norme di esercizio contenute in una miriade di leggi, decreti, circolari, voti della Commissione FAT e varie lettere, seguendo possibilmente la traccia indicata dalle norme EN, necessarie per raggiungere i requisiti essenziali per la sicurezza del trasporto per gli impianti marcati CE, cercando però di legiferare secondo i propri ordinamenti ed esperienze acquisite.

L'emanando decreto conterrà argomenti che riguardano le mansioni ed obblighi del personale operativo, l'esercizio in condizioni normali e condizioni particolari e una descrizione della documentazione legata all'esercizio. Darà inoltre indicazioni sulle modalità di effettuazione delle ispezioni, dei controlli e dei collaudi. Conterrà le istruzioni per effettuare le prove periodiche d'obbligo, le revisioni speciali, generali e straordinarie, le modifiche e le varianti costruttive degli impianti, i loro riposizionamenti, e le eventuali scadenze di vita tecnica.

Siamo ovviamente presenti in questo gruppo e soprattutto vogliamo esserlo in modo attivo, perché consapevoli che sull'argomento "esercizio" non si può prescindere dal nostro contributo. In molte occasioni è stato ribadito da parte del Ministero e delle Province e Regioni Autonome la validità della struttura Italiana che prevede la figura del D.E., come garanzia di sicurezza del trasporto. E' importante che per ogni impianto di risalita, a disposizione del personale operativo, ci sia una figura professionale preparata e di adeguata cultura tecnica, non solo per sovrintendere le operazioni tecnicamente complesse, come le revisioni, i collaudi o le visite di apertura, ma anche per risolvere alcune particolari situazioni di esercizio che esulano dalla normale routine e che, se gestite male, possono compromettere la sicurezza o creare grossi disagi agli utenti. Siamo tutti consapevoli che ad operare sul territorio

c'è il Capo Servizio, ma spesso, considerando che gli impianti diventano sempre più complessi, nascono delle situazioni dove il Capo Servizio non può essere lasciato da solo nelle sue decisioni. Per esempio, su tutti gli impianti può accadere un banale guasto ad un qualsiasi trasduttore idraulico o ad un sensore elettronico, il più delle volte dovuto a troppa sensibilità alle variazioni di temperatura. L'attuale normativa sull'esercizio impone di scaricare la linea a velocità penalizzata e rimanere fermi fino all'eliminazione del guasto. Non sempre questa è la soluzione più "sicura" ed opportuna. Infatti, se il guasto non è immediatamente eliminabile e quell'impianto da fermare è uno dei più importanti del territorio, o il guasto capita verso la fine della giornata quando attraverso quell'impianto deve rientrare alla base una massa di persone, ognuna con le proprie esigenze, o se prima di riuscire a fermare il flusso dei clienti all'impianto, si forma una coda di qualche centinaia di individui, la situazione diventa da Protezione Civile. Prima di arrivare a tanto, a mio parere ci dovrebbe essere la possibilità per il Capo Servizio di consultare il suo Direttore di Esercizio, ormai raggiungibile telefonicamente ovunque, che con mirate scelte tecniche compensative, atte al mantenimento del livello di sicurezza, potrebbe far proseguire l'esercizio dell'impianto, almeno fino al termine della giornata, con i normali valori di velocità e di portata. La naturale evoluzione tecnica e anche l'introduzione della nuova Normativa Europea hanno reso gli impianti a fune più complessi, e molto complicate e non facilmente gestibili possono essere alcune situazioni di esercizio. La normativa, prima di porre dei paletti invalicabili tali da impedire comunque un'eventuale continuazione dell'esercizio, dovrebbe dare, a mio avviso, più potere decisionale al Direttore di Esercizio. Questa possibilità "legalizzata", indurrebbe ad un maggiore dialogo fra Capo Servizio e Direttore di Esercizio, sicuramente produttivo per la sicurezza e l'affidabilità dell'esercizio. Probabilmente avremo meno situazioni, dove il personale operativo, sottoposto a particolari pressioni, è indotto ad effettuare azzardate manovre, senza opportuna conoscenza di eventuali pericolose conseguenze. Credo di essere condiviso da tutti gli associati nel affermare che non abbiamo paura di assumerci nuove responsabilità, purché derivino dal nostro diretto operato e non, come spesso accade, come semplice copertura di altrui azioni. Ovviamente il dibattito su questo delicato tema rimane aperto.

Altro argomento sul quale intendiamo dare il nostro contributo, affiancando le richieste degli esercenti, è quella dell'abolizione della vita tecnica degli impianti. La nostra proposta è di utilizzare, anche per gli impianti vecchi, la procedura valida per quelli certificati e cioè non più scadenze calendariali di vita tecnica, ma un'eventuale intensificazione delle revisioni, collegate all'invecchiamento dell'impianto. Da parte del Ministero dei Trasporti sembra difficile poter eliminare il termine "vita tecnica" e viene proposto in alternativa il riferimento alla vita tecnica dei vari componenti. Se per esempio si è sostituito l'azionamento o i morsetti alla revisione trentennale di una seggiovia ad attacchi fissi, questi componenti si possono mantenere anche dopo i 40 anni, che sarebbe l'attuale termine di vita tecnica dell'impianto. Perché questo sia possibile, deve essere ovviamente eliminata la clausola in norma che impone alla menzionata scadenza, il completo adeguamento alla normativa vigente che nel nostro caso sarebbe il D. Leg. 210/2003.

Ritornando al resoconto sulla nostra attività, avevamo promesso nell'ultima assemblea, di partecipare a tutti gli incontri di lavoro disposti per scrivere, valutare e modificare le normative che riguardano il mondo funiviario e così è stato. Nelle varie commissioni ci siamo alternati io e il nostro segretario Molinari.

Ha recentemente ultimato i propri lavori, la Commissione per l'"Infrastruttura". Nel gruppo di lavoro, formato dai rappresentanti del Ministero, dell'USTIF di Venezia, delle Province Autonome di Bolzano e Trento e della Regione Autonoma Valle d'Aosta, hanno collaborato attivamente le associazioni di categoria ACIF, ANEF e ANITIF.

Tengo a rilevare, che i rappresentanti delle associazioni di categoria degli esercenti (ANEF) e dei costruttori (ACIF) che operano nelle varie commissioni come quella appena citata, sono colleghi e membri del nostro consiglio. Questo comporta ovviamente un motivo di orgoglio per la nostra associazione. Ringraziamo, quindi, gli ingegneri Piergiacomo Giuppani e Piergiorgio Graziano, per aver assunto e mantenuto questi importanti incarichi.

Il testo "Infrastruttura" è costituito da disposizioni equivalenti, dal punto di vista della sicurezza, alle diverse tematiche della normativa nazionale e

conformi ai requisiti essenziali sulla sicurezza, di cui all'allegato II del D.Lgs. 210/2003, dato che si è fatto, sostanzialmente, specifico riferimento alle norme EN, elaborate dal CT 242, operante in seno al CEN. L'emanando decreto è stato inviato all'apposita commissione di Bruxelles, che si è recentemente espressa con alcune osservazioni di poco rilievo. Dopo un passaggio d'obbligo presso il Consiglio di Stato, si presume che l'iter possa concludersi a breve.

Abbiamo inoltre partecipato alle riunioni periodiche degli Organi di Sorveglianza, che è la sede ideale per il confronto fra le varie componenti che gravitano attorno al mondo funiviario. Al tavolo siedono, infatti, oltre ai rappresentanti del Ministero, quelli delle Province Autonome, dei principali USTIF e i rappresentanti delle associazioni di categoria. Tutti hanno la possibilità di proporre argomenti da inserire nell'ordine del giorno, che viene poi trattato nella riunione successiva. Sia i temi, che le discussioni che ne nascono, pur rispecchiando punti di vista ovviamente diversi a seconda della diversa mansione dei partecipanti, sono interessanti e conducono sempre a proposte e decisioni collegiali. In questa sede, ognuno ha facoltà di esporre proprie esperienze, positive e negative, maturate durante le fasi del normale lavoro. Si viene, quindi, a conoscenza di eventi particolari successi durante la costruzione, i collaudi, l'esercizio, la manutenzione o altre situazioni strettamente legate alla vita degli impianti, che diventano utili per migliorare la costruzione degli impianti stessi, o per introdurre nuove ed opportune norme di esercizio, o modificare quelle esistenti, o per prevenire eventuali incidenti in situazioni simili. I vari temi discussi nelle riunioni tenute durante l'ultimo anno, sono stati ampiamente esposti durante le sedute del consiglio direttivo e riportati nel relativo verbale.

Vorrei ricordare, in particolare, due argomenti trattati dal citato gruppo, proprio su sollecitazione della nostra associazione.

- **Trasporto biciclette su seggiovie:** è stata redatta una bozza di regolamento, valido sia per impianti certificati che per quelli anteCE, che dovrebbe essere a breve divulgato dal Ministero, prima con una Circolare Ministeriale e poi col già citato decreto sull'esercizio.

- **Riposizionamento di impianti ad ammortamento automatico:** il Ministero sta elaborando una Circolare Ministeriale relativa a questo argomento, seguendo, come guida, le raccomandazioni OITAF in materia.

Abbiamo ovviamente risposto alle convocazioni della commissione FAT. La gran parte degli argomenti trattati erano inerenti a specifici progetti da realizzare che, se pur di contenuto tecnico rilevante, non erano d'interesse diretto per la nostra categoria. Ad eccezione della richiesta di emanare delle disposizioni nazionali specifiche, con adeguamento agli standard previsti dalla norma europea, in merito alle modalità esecutive degli esami magneto induttivi delle funi, alle apparecchiature e al personale qualificato per tali controlli. Richiesta presentata dall'ing. Degasperi del LATIF. In questa proposta, proprio per quanto concerne il personale, viene richiesto il possesso di certificazione con riferimento alla UNI EN 473, che riconosca le competenze almeno di livello 2. La prima bozza di circolare presentata in CFAT, ribadiva nelle conclusioni la "inalterata responsabilità del Direttore di Esercizio, circa il giudizio di ammissibilità al mantenimento in opera della fune a seguito dell'esame M.I.". Siccome il nostro giudizio e la relativa responsabilità sono strettamente legati all'esame ed alle competenze di chi l'esegue, abbiamo chiesto di integrare la suddetta frase con " ...Estremi della conformità delle apparecchiature e qualificazione del personale sono allegati al giudizio del Direttore di Esercizio o citati espressamente nella documentazione relativa al giudizio stesso"

Nell'ultima seduta della commissione FAT ci doveva essere, fra l'altro, la discussione e approvazione della bozza del nuovo D.M. 1533, elaborata dal primo gruppo di lavoro sull'esercizio. L'ing. Caridi, appena nominato nuovo direttore dell'ex TIF 6 del Ministero dei Trasporti, non ha però avuto il tempo materiale necessario per esaminare il testo del decreto. Mi ha personalmente assicurato che sarà trattato nella prossima seduta.

La Commissione Europea competente sull'attuazione della direttiva 2000/9/CE, dovendo relazionare in merito al Consiglio Europeo in vista di una eventuale sua revisione, ci ha chiesto tramite il Ministero, di rispondere ad un questionario che esamina gli aspetti della direttiva e chiede di individuare eventuali problemi e possibili soluzioni. Dopo esserci consultati con alcuni

colleghi, abbiamo in sintesi risposto che se da un lato va riconosciuto una avvenuta semplificazione nella costruzione degli impianti ed una maggiore cura e preparazione dei manuali d'uso e manutenzione, dall'altra abbiamo rilevato la mancanza di una vera concorrenza nella fornitura del prodotto e, a causa delle complesse procedure introdotte, un freno all'innovazione. Inoltre, visto alcuni recenti accadimenti, non c'è stato a nostro avviso, lo sperato aumento del livello di sicurezza. Abbiamo anche evidenziato i problemi da noi sorti con il doppio regime, cioè con la gestione degli impianti costruiti prima e dopo la certificazione. Problemi che riguardano soprattutto l'interferenza nell'esercizio fra i dettami degli enti certificatori e le nostre normative vigenti.

Già durante la scorsa assemblea vi avevamo comunicato la nostra decisione di elaborare, per conto dell'associazione, il nuovo Documento di Valutazione dei Rischi in rispetto al D.Lgs. n° 81/2008. Un intervento che ci sembrava doveroso, sia per dare continuità al lavoro fatto nel 1995 dall'ANITIF che aveva redatto il documento richiesto dalla legge allora vigente, nota come 626, ma anche per compensare la mancanza di specifica competenza funiviaria di molti Responsabili del Servizio Prevenzione e Protezione delle aziende funiviarie.

Il gruppo di lavoro formato dai colleghi (Boghetto, Martino, Molinari, Paccagnella, Tiezza) ha predisposto un DVR per un'azienda funiviaria-tipo che necessita ovviamente di un adattamento alla realtà di ciascuna società. Il testo già predisposto per una società esercente di grandi dimensioni è stato di recente visionato dal Direttore dell'Ufficio Sicurezza del Lavoro della Provincia di Bolzano, che si è complimentato per il lavoro eseguito.

Il documento è stato messo in vendita alle società esercenti, sottoforma di "chiavetta elettronica" protetta da password con clausola di copyright. A tutt'oggi ne sono state vendute 30 copie, a fronte di circa 250 società esercenti, spero che le società mancanti si siano dotate di altro idoneo documento. Ricordo, infatti, che dove esiste un lavoratore dipendente, la Valutazione dei Rischi è obbligatoria e l'art. 17 del D.leg 81/08 dice testualmente: " Il datore del lavoro non può delegare.... la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del documento previsto dall'art. 28".

Il nostro Documento di Valutazione dei Rischi è strutturato in modo da essere utile anche per l'indispensabile formazione del personale. Il testo, infatti, è caratterizzato da svariate decine di schede, chiamate "Procedure Operative", che forniscono al lavoratore informazioni e prescrizioni da rispettare nell'esecuzione dei vari lavori. E' proprio per questa peculiarità che abbiamo pensato di estrapolare dal documento stesso un testo di circa 400 pagine, dal titolo "Manuale per la sicurezza degli addetti agli impianti a fune".

Il manuale, contemplando quasi tutte le attività correlate al mondo degli impianti a fune, è destinato a tutti i lavoratori delle aziende funiviarie. E' ovviamente integrativo al manuale d'uso e manutenzione fornito dai costruttori ed inoltre, è un utile supporto ai corsi di formazione obbligatori previsti dal D.leg 81/08. La Wings s.r.l., che ha curato anche la distribuzione del DVR, ha predisposto la pubblicazione e vendita del manuale.

La carrellata sull'attività dell'associazione nell'anno passato è conclusa, come avrete notato c'è ancora molto da fare e, per questo, chiedo la collaborazione di tutti e soprattutto, approfittando della presenza dei rappresentanti tecnici di ANEF e ACIF, auspico una continua e proficua collaborazione fra le associazioni, con lo scopo di migliorare e rendere sempre più sicuro ed affidabile il nostro settore, prerogativa per un maggior successo verso gli utenti degli impianti a fune. Non mi resta che ringraziare Voi tutti per il tempo dedicato a questa riunione e i Consiglieri per la loro fattiva collaborazione e per la presenza sempre numerosa alle riunioni periodiche. Confermo inoltre tutta la mia stima e gratitudine ai Probi Viri, che anche quest'anno sono rimasti fortunatamente inoperosi, ai Vice Presidenti BLENGINI e RINALDI ed al segretario Claudio MOLINARI per l'insostituibile attività.

Vi ringrazio per l'attenzione e auguro a tutti una buona permanenza a Venezia.

*Sergio Tiezza*