

Assemblea Ordinaria 2018**Relazione del Presidente**

Gentili ospiti, cari soci e amici

Quest'anno la scelta della sede per il nostro annuale incontro è stata dettata dalla necessità di abbinare anche l'assemblea straordinaria per l'approvazione del nuovo statuto associativo. Era necessario rimanere all'interno della giurisdizione del nostro Notaio e quindi abbiamo optato per Riva del Garda. Come tradizione, per la scelta della location assembleare e della cena di questa sera, ci siamo affidati alla bravura del nostro Claudio Molinari e della sua compagna Marisa, che ringrazio.

Ricordo che l'ordine del giorno prevede fra l'altro anche le operazioni di voto per il rinnovo del Consiglio Direttivo per il prossimo biennio. Inoltre, dopo la lettura della mia relazione, vi sarà la presentazione del nuovo Registro di controllo e manutenzione.

Come consuetudine, inizio con una sintesi del lavoro svolto dall'Associazione nell'ultimo anno. Colgo l'occasione per ringraziare la stampa specializzata che, pubblicando la mia relazione, dà la possibilità di far conoscere agli addetti ai lavori, in particolare a tutti gli associati, la nostra attività. Come sapete, le proposte sui lavori da seguire nascono all'interno del nostro consiglio direttivo che nel corso dell'anno si è riunito due volte nella nostra ormai abituale sede di Verona. Ringrazio i consiglieri per l'assiduità nel partecipare alle sedute, affrontando pesanti trasferte.

Uno dei maggiori impegni di quest'anno è stato la partecipazione al gruppo di lavoro organizzato dal Ministero per la revisione del nuovo D.M. 337, meglio conosciuto come "Decreto Infrastrutture". Il lavoro, non ancora

terminato, consiste nel riscrivere il decreto stesso, in vigore dal 2012, inserendo le varie osservazioni pervenute in particolare dai costruttori e tenendo ovviamente conto delle intervenute modifiche delle CEN. In aggiunta, sono stati inseriti nuovi capitoli che trattano argomenti non ancora considerati dalle EN, come il “Riposizionamento degli impianti” e gli “Attraversamenti”. Seguendo quanto indicato dai soci in occasione dell’ultima assemblea, oltre al sottoscritto, hanno attivamente partecipato ai lavori i consiglieri Ferruccio Levi per la riscrittura dei “*Criteri di calcolo delle opere civili*” e Claudio Canessa che ha collaborato con l’ing. Laura Tommasi dell’INAIL, per la revisione del capitolo relativo alle “*Disposizioni progettuali specifiche da adottare per l’infrastruttura per la sicurezza del personale*”.

Da tempo abbiamo richiamato l’attenzione degli associati, degli esercenti, dei costruttori e delle Autorità di sorveglianza, sulla incompatibilità di alcune procedure ricorrenti nel settore funiviario con determinate norme e principi riportati dal Testo Unico sulla sicurezza, in particolare nelle regolazioni e nei controlli periodici. Sto parlando di procedure come l’accesso alla testata dei sostegni per il controllo di allineamento delle rulliere o per la ricerca di un guasto latente sul circuito di linea, della corsa di prova di funivie bifune sul terrazzino del carrello, del controllo del corretto accoppiamento della morsa sulla fune, dell’ingrassaggio della fune portante sulle scarpe e altro. Tutte attività eseguite con modalità che normalmente non rispettano quanto indicato dalla normativa antinfortunistica relativa agli organi in movimento. Confortati sia dalla direttiva macchine che da alcune indicazioni delle recenti CEN, chiedevamo che nel capitolo specifico della bozza di Decreto Infrastruttura, fosse inserito il seguente concetto: “ Laddove non sia possibile eliminare il pericolo derivante dagli organi in movimento con delimitazioni di tipo permanente, i lavori in prossimità di tali zone possano essere svolti solo ad impianto fermo o, se il particolare controllo ne richiede il movimento,

adottando speciali provvedimenti di sicurezza quali modalità di funzionamento a sicurezza maggiorata (ad esempio velocità ridotta selezionabile mediante selettore modale, procedure di lavoro, formazione specifica, DPI adeguati)”. Con questo concetto, le citate procedure sarebbero legalmente eseguibili.

Questo pensiero era stato inizialmente condiviso dal gruppo di lavoro incaricato alla revisione del decreto infrastruttura e c’era la concreta volontà di inserirlo nel relativo capitolo della bozza. Si aggiungeva a un’altra importante affermazione, già presente nel testo del 2012: le competenze in materia di valutazione dei rischi, di scelta delle misure di prevenzione e protezione, nonché di verifica ed aggiornamento dei relativi documenti, spettano ai soggetti individuati dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Siamo d’accordo che questi concetti probabilmente non sono proprio pertinenti con la materia trattata dal capitolo, cioè gli elementi dell’infrastruttura che possono riguardare l’antinfortunistica, ma comunque era una definizione che ribadiva e spiegava un concetto generale della normativa nazionale in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Ma siccome purtroppo rendere chiare e univoche le norme non è nelle nostre abitudini, tutto questo, dopo molte ore di discussioni, è stato cancellato dal capitolo 19 dell’ultima bozza. A cappello è rimasta solo la seguente frase: per quanto attiene ai sottosistemi e ai componenti di sicurezza, la valutazione dei rischi e la scelta delle misure di prevenzione e protezione sono svolte dai soggetti individuati nelle procedure di certificazione CE, così come previsto dal d.lgs. 210/2003. Perfettamente scritto in “burocratese”.

A questo punto, prima di assumersi pesanti responsabilità nel chiedere al personale di effettuare quelle attività di controllo e manutenzione sui

sostegni, sulle travi di lancio, sui carrelli di ispezione delle va e vieni ecc., finora effettuate con macchina in movimento, dobbiamo pretendere che il costruttore ci indichi le modalità di esecuzione in sicurezza, inserendole nel Manuale di Uso e Manutenzione o, se necessario, modificando opportunamente l'infrastruttura, per esempio dotando ogni controllo geometrico collocato sulle travi di accelerazione o decelerazione di telecamera, altrimenti come si può posizionare la morsa per misurare le tolleranze, senza avvicinarsi agli organi in movimento? Fra l'altro la norma sancisce che gli impianti a fune devono essere progettati e costruiti in modo da ridurre il più possibile le attività di controllo e manutenzione. Si costruisca quindi in modo da non rendere più necessari i controlli con macchine in movimento.

E' risaputo che dopo il nulla osta all'esercizio di un impianto a fune, i soggetti, individuati dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, che devono valutare tutti i rischi e scegliere le relative misure di prevenzione e protezione nella gestione e manutenzione di un impianto a fune, sono: il datore del lavoro, il dirigente, l'RSPP e il medico competente. Il Direttore dell'esercizio può essere coinvolto nella valutazione come esperto tecnico dell'impianto e ha il compito, fra l'altro, di completare o modificare le istruzioni del costruttore per le operazioni di manovra dell'impianto, per le verifiche e prove previste nel regolamento di esercizio e per la manutenzione ordinaria. Come poi queste operazioni debbano essere realmente effettuate, con il minimo rischio possibile di infortunio per l'esecutore, non è compito del Direttore dell'esercizio. Infatti, la normativa non gli chiede alcuna competenza in materia antinfortunistica, come invece pretende da tutti gli altri soggetti, obbligandoli alla frequenza di corsi specifici e relativi aggiornamenti. E' assolutamente sbagliato equiparare il Direttore dell'esercizio al "dirigente" così come definito dall'art. 18 del D.lgs.

81/2008, che dice: *“Il dirigente è quel dipendente che ha il compito di impartire ordini ed esercitare la necessaria vigilanza, in conformità alle scelte di politica d’impresa adottate dagli organi di vertice. Egli rappresenta, dunque, l’alter ego del datore di lavoro, nell’ambito delle competenze attribuite e nei limiti dei poteri decisionali e di spesa conferiti”*. Un Direttore dell’esercizio potrebbe anche svolgere la mansione di dirigente per la sicurezza, ma solo dopo specifica nomina da parte del datore di lavoro e soprattutto dopo la reciproca sottoscrizione della delega come prevista dell’art. 16 del Testo Unico. I recenti accadimenti che hanno visto coinvolti dei nostri associati in procedimenti giuridici con attribuzioni di colpa per violazione dell’art. 18 della D.lgs. 81/2008, ci sembrano perlomeno discutibili. Auspichiamo che in appello prevalga la ragione e il buon senso e che i nostri colleghi siano pienamente assolti.

Sempre nell’ambito del decreto infrastrutture c’è un altro argomento che ci coinvolge direttamente ed è quello relativo alla vigente normativa sulle valanghe. La nuova bozza di decreto, a differenza del precedente, permetterebbe la costruzione di un impianto di risalita anche in siti a rischio di caduta valanghe. Si scrive infatti che: *“...devono essere adottati interventi di difesa atti ad evitare che le valanghe investano gli elementi strutturali fissi dell’impianto, mediante opere di stabilizzazione del manto nevoso, di deviazione o di arresto delle valanghe stesse; è inoltre consentito dimensionare gli elementi strutturali affinché siano in grado di resistere alle azioni della valanga, sia artificiale o per evento eccezionale.....In alternativa agli interventi di difesa di cui al punto precedente, è ammesso il distacco artificiale e controllato di masse nevose contenute, che comunque non devono raggiungere gli elementi strutturali fissi dell’impianto, quando essi non siano dimensionati per resistere all’azione di valanga”*. In pratica, presentando un’adeguata documentazione sulle opere di difesa e/o

prevenzione e dimensionando opportunamente la struttura, è consentito esercire un impianto anche se si trova in un sito a rischio. Il problema sorge alla revisione generale: il D.M. 203/2015 dice infatti che il Direttore dell'esercizio verifica, a tale scadenza, se sono mutate le condizioni originariamente considerate al momento delle dichiarazioni di immunità dal rischio di valanghe, anche alla luce di eventuali eventi verificatesi nel corso del periodo antecedente la revisione o sulla base della cartografia aggiornata relativa ai rischi nivologici e nel caso di esito positivo, acquisisce idonea certificazione in merito all'immunità dal rischio di valanghe ai sensi del D.M. n° 392/2003. Questo vale per tutti gli impianti, sia quelli realizzati prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo 210/2003, che per quelli realizzati dopo. Purtroppo il D.M. 392 non ammette che le valanghe, nemmeno quelle provocate artificialmente o quelle in fase aerosol, raggiungono le parti strutturali dell'impianto anche se opportunamente dimensionate; quindi, se nel corso degli anni il sito su cui sorge l'impianto è diventato a rischio, magari perché si è verificato nelle vicinanze un evento valanghivo, anche di carattere eccezionale, con conseguente modifica della cartografia, alla scadenza di revisione generale l'impianto rimane chiuso, come è accaduto recentemente in Veneto.

Da qui la necessità di modificare il D.M. 392 rendendolo coerente al nuovo Decreto Infrastruttura ed essendo frutto di un accordo Stato - Regioni, la sua modifica non può avvenire se non nello stesso consesso istituzione. L'ANITIF è stata incaricata di predisporre la bozza di modifica e assieme alle associazioni di categoria degli esercenti cercheremo di accelerare l'iter necessario in modo da evitare ulteriori chiusure alle prossime scadenze di revisione generale.

Un'altra novità del Decreto Infrastrutture è il capitolo sui "riposizionamenti", che riprende con alcune sostanziali modifiche, la vecchia circolare. Secondo il nuovo testo, si può riposizionare un impianto se non ha interrotto il servizio da più di 2 anni e non ha superato i 30 anni dall'autorizzazione alla prima apertura, 25 per le sciovie. Inoltre non ci sono più le riduzioni sulle sollecitazioni della struttura e delle funi, previste dalla vecchia circolare.

Sulla Gazzetta Ufficiale n° 118 del 23 maggio 2017, sono state pubblicate le *"Disposizioni tecniche riguardanti l'esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone"*, meglio conosciuto come Decreto esercizio. Per gli impianti di nuova costruzione e, entro il 23 maggio 2019 per gli altri impianti, è necessario presentare un nuovo Regolamento di esercizio che tenga ovviamente conto di quanto indicato nel decreto. L'ufficio SIF della Valle d'Aosta si è preso l'onere di redigere una prima bozza, che abbiamo inoltrato ai consiglieri per le opportune osservazioni. Il testo con le nostre osservazioni è stato presentato in una delle periodiche riunioni delle Autorità di sorveglianza e associazioni di categoria e si attende una loro analisi. Credo che la bozza debba essere poi inviata alla commissione FAT per l'approvazione definitiva.

Come prevede il citato decreto, dalla data del 23 maggio 2019, tutti gli impianti dovranno essere dotati anche del Registro di controllo e manutenzione. C'è un'incongruenza nella nostra normativa perché, secondo il D.M. 203/2015, sembra che questo documento sia richiesto già alla prima revisione quinquennale dell'impianto. Ovviamente confidiamo nel buon senso delle Autorità di sorveglianza nel lasciarci il tempo necessario per predisporre un valido e utile documento, possibilmente omogeneo su tutto il territorio nazionale. Infatti, come già comunicato durante la scorsa

assemblea, stiamo da tempo lavorando per preparare questo documento in forma digitale e per farlo ci siamo rivolti ad una ditta specializzata che si occuperà anche della sua distribuzione. Il registro dovrà ovviamente essere personalizzato per ciascun impianto dal Direttore dell'esercizio e periodicamente compilato dal Capo servizio. La nostra intenzione è quella di farlo diventare un utile strumento a disposizione del personale per la programmazione e successiva registrazione dei lavori di controllo e manutenzione, siano essi richiesti dalla certificazione e quindi dalle ditte costruttrici o dallo stesso Direttore dell'esercizio. Alle varie scadenze di revisione, una semplice stampa produrrà il prescritto documento d'avvenuta effettuazione dei programmi di controllo, sostituzione e revisione dei singoli componenti, da presentare agli USTIF.

Con l'aiuto del nostro esperto di settore Renato Toros, che ringrazio, ci siamo impegnati attivamente in un gruppo di lavoro della commissione FAT predisposto per l'approvazione degli apparecchi magneto-induttivi di tipo aperto. Purtroppo, nonostante avesse superato tutti i test imposti dalla CEN ed avesse ricevuto l'approvazione tecnica della Commissione FAT, lo strumento presentato non è stato ufficialmente omologato dal nostro Ministero. Dai lavori è scaturito solo un documento preliminare che ne sancisce l'efficienza, ma per il momento non è ufficialmente utilizzabile per gli esami magnetoinduttivi ordinari. Considerato però, che compete al Direttore dell'esercizio trovare degli idonei metodi introspettivi per evitare di adottare una scadenza più ravvicinata tra gli scorrimenti delle funi portanti sulle scarpe di appoggio, questo tipo di strumento ci aiuta sicuramente a risolvere questa specifica problematica. Questi controlli sono operazioni particolari, da studiare caso per caso in funzione della conformazione della scarpa e dal comportamento della fune e, a nostro avviso, non dovrebbero essere collegati ad un'autorizzazione ministeriale. È anche doveroso ricordare

che con questa tipologia di strumenti, sono stati fatti importanti passi avanti per la sicurezza degli operatori. Si auspica quindi che il loro impiego venga quanto prima autorizzato anche per esami di tipo ordinario.

Un altro lavoro di ANITIF, iniziato da un po' di tempo e non ancora concluso, è la tabella descrittiva dell'uso particolare dell'impianto di risalita. Si tratta delle varie modalità d'uso dell'impianto di risalita, frequentemente richieste dal concessionario, che esulano dal normale esercizio, dettagliatamente codificato dal nuovo omonimo decreto. Per esempio, non abbiamo ancora le idee chiare di come deve avvenire la movimentazione dell'impianto quando si effettua la manutenzione ordinaria in linea: la deve eseguire un macchinista abilitato? Ci possono essere delle sicurezze escluse? All'inizio del lavoro si devono testare i sistemi di frenatura e queste prove si devono registrare sul libro giornale? Quali sono, in questa particolare circostanza, le responsabilità del Direttore dell'esercizio ed eventualmente dell'Autorità di sorveglianza?

Un altro caso molto frequente nel periodo di fuori esercizio, è il trasporto di personale della società esercente o personale di un'altra azienda, per esempio di qualche rifugio. Dato che ci troviamo chiaramente in regime di trasporto privato, può l'esercente utilizzare il suo impianto come meglio crede? A manovrare l'impianto potrebbe anche essere il custode del rifugio, magari esperto ma privo di qualsiasi abilitazione? In caso di incidente, quali sono i soggetti chiamati a rispondere? Sappiamo tutti che in questi casi non basta dimostrare di aver applicato diligentemente le norme funiviarie, quelle del codice civile e quelle del codice penale come nel normale esercizio, se in un incidente è coinvolto un lavoratore, si aggiungono le pesanti sanzioni previste dalle norme dell'antifortunistica.

Quindi l'esercente accorto, chiederà sempre al suo Direttore dell'esercizio come comportarsi in questi casi particolari e il Direttore dell'esercizio deve poter dare una risposta univoca e preventivamente condivisa. Per questo motivo, con il contributo di tutti i consiglieri, si è cercato di individuare innanzitutto la casistica più completa possibile dei trasporti particolari e in seguito si è cercato di determinare nell'ambito normativo, quali potrebbero essere i soggetti su cui cadono le responsabilità dell'utilizzo dell'impianto. Infine, per limitare tali responsabilità, abbiamo cercato di indicare quali potrebbero essere le modalità di esecuzione del trasporto. Non possiamo certamente pretendere che la nostra analisi diventi materia legislativa, ma vorremo perlomeno che fosse esaminata e possibilmente condivisa dagli Esercenti e dall'Autorità di sorveglianza, in modo da fornire una linea guida ai nostri associati. La nostra tabella è stata presentata in una recente riunione periodica delle Autorità di sorveglianza e associazioni di categoria e attendiamo le loro osservazioni.

Rimane ancora senza risposta la nostra richiesta al Ministero di regolamentazione del servizio privato, effettuato con impianti espressamente costruiti per questo particolare tipo di esercizio, come già avviene nei territori della Provincia Autonoma di Bolzano e della Regione Valle d'Aosta. Dato che in Italia ci sono alcune centinaia di impianti che trasportano persone in esercizio privato e molti proprietari auspicano da tempo che il settore sia finalmente regolamentato, continueremo a sollecitare il Ministero almeno per una risposta alla bozza di normativa che la nostra Associazione ha da tempo predisposto e presentato.

A giugno, in occasione del congresso internazionale dell'OITAF di Bolzano, è stata accettata la nostra candidatura a membro del consiglio direttivo della prestigiosa organizzazione. Ritengo che sedere sullo stesso

tavolo con rappresentanti delle Autorità, degli Esercenti, delle Università e dei Costruttori di tutto il mondo sia un riconoscimento internazionale molto gratificante per la nostra Associazione e inoltre si aggiunge a quelli ottenuti negli ultimi anni in ambito nazionale. Colgo l'occasione per ringraziare il nostro indispensabile segretario che ci rappresenta in questa organizzazione., Sempre per l'ANITIF, Boghetto partecipa anche al gruppo di lavoro CEN WG15 "Workers safety", per ovvi motivi molto importante per la nostra professione.

L'ing. Fabio Croccolo, Direttore generale della DIGIFEMA (Direzione Generale per l'Investigazioni Ferroviarie e Marittime), ci ha comunicato che nel corso dell'approvazione del decreto legge fiscale n. 148 è stato introdotto l'art.15 ter, nella legge n. 172 del 4 dicembre 2017, con il quale si estende al loro ufficio di investigazioni il controllo di tutti gli impianti di trasporto fissi, compresi quelli di trasporto a fune. Il decreto è entrato in vigore il 1 gennaio 2018 e in pratica, da quella data, viene richiesto alle società esercenti di attenersi ad una circolare del 2015 della stessa DIGIFEMA che tratta le modalità di segnalazione di incidenti e inconvenienti che si verificano durante l'esercizio. La circolare definisce in modo preciso l'incidente comune, quello grave e l'inconveniente e indica in modo dettagliato cosa bisogna comunicare e quando. Soprattutto "il quando" ci è sembrato di difficile applicazione per il mondo funiviario, rispetto a quello ferroviario e quindi, assieme agli esercenti, abbiamo chiesto una modifica della circolare. **Al momento di scrittura della presente relazione, non era ancora giunta risposta a riguardo.** Alcuni USTIF hanno inviato alle società una nota con cui si ribadisce l'obbligo di attenersi alla circolare ferroviaria. Faccio notare che gli USTIF, nella loro nota, hanno esplicitato che le comunicazioni sono a carico dei Direttori dell'esercizio, quindi, ritengo per noi importante pretendere dal personale operativo un'immediata comunicazione dell'evento.

Come ho già ripetutamente annunciato a partire dal 2014, è mia intenzione concludere l'incarico con questo ultimo mandato. Ho ricoperto la massima carica dell'associazione per 10 anni, eguagliando quindi il record dei miei predecessori e ritengo opportuno e fisiologico per un giusto progredire dell'associazione che subentrino nuove forze. In questi anni il peso e la considerazione dell'ANITIF sono notevolmente cresciuti negli ambienti funiviari. Siamo partiti con il timore di poter essere cancellati dall'incombere delle normative europee, perché la nostra categoria non era prevista dal resto d'Europa e siamo arrivati ad essere membri del consiglio direttivo dell'OITAF, la massima organizzazione internazionale. Siamo stati accettati nelle riunioni dell'Autorità di sorveglianza ed abbiamo così potuto partecipare attivamente ai gruppi di lavoro indetti dal Ministero, condizionando la stesura di importanti decreti legge come il Decreto Dirigenziale del 18.02.2011 che codifica la nostra professione, il Decreto infrastrutture e il Decreto sull'esercizio che praticamente sancisce l'indispensabilità del Direttore dell'esercizio in tutti i momenti di vita dell'impianto, a partire dal nulla osta. Non siamo riusciti ad incidere granché nella Commissione FAT, dove rimaniamo semplici auditori, ma qualcosa si sta muovendo, viste le recenti richieste di partecipazione ad alcuni importanti gruppi di lavoro della commissione come quello sullo "strumento magneto induttivo aperto" e quello sul "soccorso integrato". Consentitemi di sottolineare, fra i lavori importanti effettuati da ANITIF in questi anni di mandato, il Documento di Valutazione dei Rischi. Il documento è stato acquistato da molte società e utilizzato da molte altre, il che dimostra la sua bontà. È stato inoltre, in più occasioni, apprezzato da ispettori delle certificazioni aziendali 18001 e soprattutto non contestato dalle USL. Come giusto che sia, rimane molto da fare, lavori già iniziati ed altri solo previsti. Sono sicuro che, per il futuro,

ANITIF riuscirà a progredire per difendere sempre di più gli interessi di tutti gli associati.

Mi preme ribadire che sono stati per me anni belli e indimenticabili, sia dal punto di vista umano avendo conosciuto e stretto amicizia con persone splendide, sia dal punto di vista professionale, permettendomi di rimanere in costante contatto con il vertice della cultura funiviaria. Ringrazio chi mi ha aiutato in questo fin dall'inizio: il presidente Marco Rinaldi, l'ex segretario Claudio Molinari e l'attuale Andrea Boghetto. Ringrazio soprattutto i Consiglieri, perché vederli numerosi ed interessati alle riunioni, mi ha riempito di orgoglio e soddisfazione.

Ringrazio tutti i presenti per l'attenzione e auguro una buona permanenza sulle rive del lago di Garda.

Sergio Tiezza