

GIORNATA DI FORMAZIONE:

decreto MIT 11 maggio 2017 “Disposizioni tecniche riguardanti l’esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone”



Quart (AO) 18/09/2017

Danilo Chatrian

COSA E' L'

ANEF

Associazione
Nazionale
Esercenti
Funiviari



- ANEF è l'Associazione degli imprenditori funiviari aderente a Confindustria, sia direttamente, sia attraverso Federturismo, di cui è socio effettivo.
- In ambito internazionale, collabora in modo costante con FIANET (Fédération Internationale des Associations Nationales d'exploitation de téléphériques) e con OITAF (Organizzazione Internazionale Trasporti A Funne).
- Attualmente fanno capo ad ANEF circa il 90% delle aziende funiviarie italiane, distribuite sia nei territori alpini, sia in quelli appenninici. La rappresentatività è assicurata dall'adesione diretta, o tramite sezioni territoriali, di oltre 1.500 impianti, con una forza lavoro stimata di circa 11.000 unità, tra fissi e stagionali, nel periodo di piena attività.
- Il fatturato medio lordo del settore si attesta attorno ai 900 milioni di Euro, con un indotto a favore della filiera calcolato tra le 5 e le 7 volte a seconda del contesto geografico/economico della località. Circa il 30% degli incassi viene riversato sul territorio sotto forma di acquisto di beni e servizi forniti da aziende locali, mentre un altro 30% viene erogato ai dipendenti sotto forma di salari e contributi.
- L'attività degli impianti a fune, pur avendo forte valenza turistica, è attività di trasporto, come tale soggetta alle regolamentazioni del Ministero dei Trasporti e alle relative prescrizioni tecniche in materia di sicurezza.

Il punto di vista degli esercenti

Dopo la competente, precisa e puntuale illustrazione della norma da parte dei due relatori che mi hanno preceduto e che hanno esperienza quotidiana delle problematiche trattate, non credo di poter aggiungere nulla su quel piano.

Cerco di introdurre il punto di vista di uno dei destinatari finali della norma. Vedremo che il legislatore, quello europeo lo dice in modo esplicito, mira a regolare il mercato unico, dunque l'industria e i prestatori di servizi da un lato e l'utente dall'altro, con le rispettive esigenze che si possono schematizzare in apertura e concorrenza verso garanzia di sicurezza .

Esaminerò dunque le problematiche anche da una prospettiva esterna (da utente e non da tecnico) in relazione appunto agli obiettivi ultimi della normativa tecnica, contando di provocare qualche stimolo anche per la successiva fase di discussione. Perciò devo partire dal principio.

Il decreto nella recente evoluzione della normativa funiviaria

Recente è una definizione in realtà non particolarmente calzante, poiché bisogna risalire a 17 anni orsono:

- il primo provvedimento cui si può fare risalire il nuovo corso è la direttiva 2000/9/CE del 20 marzo 2000, emanata con l'obiettivo di permettere la libera circolazione degli elementi costitutivi degli impianti a fune, dunque la creazione di un mercato unico e nel contempo garantire un'elevata sicurezza delle persone trasportate. La direttiva era seguita dal decreto Legislativo 12 giugno 2003, n. 210 "Attuazione della direttiva 2000/9/CE in materia di impianti a fune adibiti al trasporto di persone e relativo sistema sanzionatorio".

E' significativo il considerando (3):

“Le normative nazionali presentano forti differenze connesse a tecniche particolari dell'industria nazionale e ad abitudini e know-how locali. Esse prescrivono dimensioni e dispositivi particolari e caratteristiche speciali. Questa situazione obbliga i fabbricanti a ridefinire i loro prodotti per ogni appalto, impedisce l'offerta di soluzioni standard e va a detrimento della competitività.”

Il decreto nella recente evoluzione della normativa funiviaria

Fino a questo punto nulla di sorprendente: **la marchiatura CE elimina le barriere e stabilisce degli standard qualitativi.**

Gli impianti sono però una combinazione indissociabile di infrastrutture e di mezzi di trasporto. Nei modi di trasporto più classici non è difficile distinguere l'infrastruttura (strade, strade ferrate, porti o aeroporti) dal mezzo mobile che assicura il trasporto e che può, con maggiore o minore facilità, passare da un tratto a un altro di un'infrastruttura. Nel caso dei trasporti a fune, invece, i veicoli, sprovvisti di energia motrice propria, possono circolare solo sul proprio impianto.

Tale inserimento locale, che caratterizza gli impianti considerati nella loro globalità, implica che agli Stati membri è concessa piena libertà per quanto riguarda le norme di adeguamento al sito e le **procedure di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio**, mentre la direttiva si limita a disciplinare gli aspetti relativi alla fabbricazione industriale e al corrispondente mercato.

Il gruppo di lavoro per i decreti Infrastruttura e Esercizio

- Nel 2007 pertanto il ministero ha promosso la costituzione di un gruppo di lavoro per lo studio di un nuovo decreto Infrastruttura, comprendente, oltre agli uffici periferici, anche i rappresentanti delle categorie interessate, esercenti (appunto l'ANEF), direttori di esercizio e costruttori, cui la direttiva 2000/9/CE, inserendosi nel cosiddetto "*nuovo approccio*", aveva conferito un ruolo di primaria importanza, e che in Italia esprimono una delle due grandi aziende, che dominano il mercato mondiale degli impianti a fune.
- Poi a partire dal marzo 2008 il gruppo calendarizzava alcuni incontri finalizzati a redigere il decreto esercizio

L'inizio

GRUPPO DI LAVORO PER LA REDAZIONE DELLA NORMA "ESERCIZIO" VERBALE DELLA RIUNIONE DEL 19/03/2008

Sono presenti, convocati nella sede della MCTC- CPA di Verona il 19/03/2008:
Ing. Sergio Boldrin e Ing. Carmela Caramia per il MINISTERO TRASPORTI
Ing. Danilo Chatrian e Ing. Sergio Tiezza per ANEF
Ing. Claudio Molinari e Ing. Piergiacomo Giuppani per ANITIF

Riunitosi per la prima volta, viene nominato Claudio Molinari quale segretario del gruppo di lavoro Esercizio. Questo gruppo fa capo al gruppo di lavoro "Infrastrutture" che dovrà provvedere a far emanare uno specifico decreto sull'esercizio d'impianti funiviari e dovrà quindi essere tenuto costantemente informato del lavoro svolto.

Si inizia con una ricognizione delle normative sull'argomento:

DPR 753/80

DM 400/98 parte V art. 31--36

DM 8/3/99 PTS ammaut e ammfis parte IV par. dal 4.1 al 4.11

DM 815/89 PTS bifune capo 3 par 3.1-- 3.9 ed allegati A,B,C,D

DM 706/82 sciovie capo 4 par. 4.1 -- 4.7 e allegati B e C

DM 2/1/85 n° 23

DM 1533 del 6/85

EN 12397

EN 1709

Come metodo di lavoro già utilizzato nella commissione sull'infrastruttura si ritiene di partire dalle norme EN da integrare con le parti delle norme nazionali significative e non trattate al fine di elaborare un testo unico relativo all'esercizio. Si definirà in futuro se queste disposizioni potranno essere applicate anche agli impianti costruiti prima dell'entrata in vigore del DLgs 210.

Premesso che l'art. 11.3 del DLgs 210 impone il recepimento delle istruzioni di manutenzione per i sottosistemi redatte dagli enti certificatori ne consegue che il manuale di manutenzione è diventato un documento di riferimento fondamentale per la gestione dell'impianto. Si prende atto che il gruppo di lavoro ANEF di Bolzano, per quanto riguarda i

Le aspettative degli esercenti

- Si trattava di mettere mano in modo sistematico a un corpo regolamentare e normativo disorganico, composto da decreti che datavano di oltre un ventennio, integrati da circolari ministeriali, pareri della CFAT ecc. dunque, dopo le norme europee, che si erano preoccupate di creare uno scenario virtuoso, che garantisse per l'industria l'apertura dei mercati e norme certe, si ambiva ad avere un'analogia semplificazione per chi esercisce le stazioni sciistiche (che generano le ricadute sui territori che ho sinteticamente richiamato all'inizio).
- Infatti anche le nostre aziende operano in un mercato concorrenziale, con l'esigenza di avere regole certe e paragonabili a quelle praticate nel resto d'Europa.

Un decennio di evoluzione

E' trascorso un decennio e si potrà intuire che il percorso, già ben descritto dagli interventi che mi hanno preceduto, non è stato né semplice né lineare.

Il 16 novembre 2012 sono state approvate le “Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone”, il cosiddetto “Decreto Infrastruttura”, si chiariva e si dava organicità alla costruzione di nuovi impianti, anche rispetto all’inserimento nello specifico contesto, **ma ancora nulla sull’esercizio.**

Rimanevano sul tavolo numerosi temi, che, come illustrato dall’Ing. Zoppo hanno fatto oggetto di progressiva normazione.

Revisioni e vita tecnica

- E' un argomento molto sentito poiché ha evidenti ripercussioni economiche sulla gestione.
- In particolare la vita tecnica, cioè la dismissione automatica dell'impianto, era un aspetto molto sensibile poiché creava discriminie rispetto ai nostri concorrenti esteri, ma addirittura all'interno del territorio italiano. Le scivie in Alto Adige non ne andavano soggette.
- Il D.M. 01/12/2015, n. 203, ha definito la durata della vita tecnica degli impianti, gli adempimenti necessari durante la vita tecnica per accertare la permanenza delle condizioni di sicurezza, le modifiche da considerare come "varianti" che necessitano di autorizzazione e le modalità per la loro realizzazione. Le procedure applicative sono state definite dal successivo D.M. 07/01/2016.

D.M. 01/12/2015, n. 203

- Nuove scadenze di revisione generale (15 anni sciovie e 20 anni fissi)
- Gestione delle proroghe
- Contenuti della revisione generale
- Per i CE la revisione generale coincide con la ispezione speciale
- Prolungamento della vita tecnica





Funi

- Si tratta di un componente importante e di costo elevato, che nonostante avesse raggiunto la maturità tecnologica (non solo nel campo del trasporto a fune, che rappresenta poche unità percentuali della produzione mondiale) scontava norme troppo conservative.
- La materia del controllo, manutenzione e mantenimento in esercizio doveva essere un capitolo del decreto esercizio, poi, nelle more dell'emanazione, ha fatto oggetto del decreto ministeriale 144 del 18 maggio 2016.

D.M. 144 del 18 maggio 2016.

1. Manutenzione e riparazione delle funi
2. Criteri di dismissione
3. Controlli speciali e scorrimenti delle funi portanti
4. Limiti di accettabilità, modalità e periodicità di controllo
5. Riutilizzo delle funi
6. Trasmissione di un nuovo MUM delle funi

Decreto esercizio

è un allineamento della norma allo stato della tecnica e alle prassi; ha chiarito e normato numerose situazioni che venivano gestite con difficoltà, in assenza di un supporto normativo.

- Parti di impianto non presidiate
- MUM modificabili
- modifiche non rilevanti ma relative alla sicurezza,
- registro di controllo e manutenzione,
- Pubblicità

Importanti i meccanismi che consentono di recepire nuove opportunità in un'ottica prestazionale, come la definizione delle "modifiche che non costituiscono variante costruttiva"

Flessibilità vuole spesso dire maggiore complessità. Sul piano gestionale e manutentivo si stanno sperimentando anche sistemi informatizzati di gestione dell'esercizio e della manutenzione, che possono avvalersi della disponibilità della rete dati su tutti i siti del comprensorio e utilizzano tecnologie Cloud. Potenzialmente si profila un'altra piccola rivoluzione, questa volta promossa dagli esercenti. In Francia esistono già impianti che hanno abbandonato il registro giornale cartaceo a favore di quello elettronico.

The screenshot displays a web application interface for managing a telecabin system. The browser address bar shows the URL: `altitude.aten-saas01.com/courmayeur/servlet/com.imagina.sobek.engine.SobekEngine?mod=aten&map=home&starter=readytowork&lang=it...`. The application header includes the logo for "COURMAYEUR" and navigation tabs for "Inizio", "GED", "Manutenzione", and "Dati". The date "15/09/2017" and a user profile "Mio Profilo" are also visible.

The main content area is titled "Impianto : Telecabina Dolonne (Fuori servizio)". It features a workflow with five steps: "1. Orario d'inizio", "2. Preparazione", "3. Pronto", "4. Gestione", and "5. Chiusura". To the right of these steps are buttons for "Controlli Giornalieri", "Controlli Settimanali", and "Controlli Mensili".

Below the workflow, there are three warning messages in orange text:

- Attenzione : Il controllo giornaliero non è stato eseguito!
- Attenzione : Il controllo settimanale non è stato eseguito!
- Attenzione : Il controllo mensile non è stato eseguito!

A blue button labeled "Cominciare la preparazione" is located at the bottom of the main content area.

The left sidebar contains a "Gestione" menu with various icons for "Controlli" (Giorno, Settimanali, Mensili, In servizio, Soccorso) and "Storico" (Sostituzioni, Fermate, Incidenti, Reclami, Soccorso, Messaggi STRVMTG).

Decreto esercizio

Per l'esercizio:

- bambini, disabili,
- Norme per i passeggeri,
- trasporti speciali e biciclette,
- condizioni limitate ed eccezionali di esercizio...
- vento,
- evacuazione,

le certificazioni CE vanno bene per il manifatturiero, un po' meno per le procedure, ad esempio evacuazione della linea. Rischiano di essere troppo rigide ...

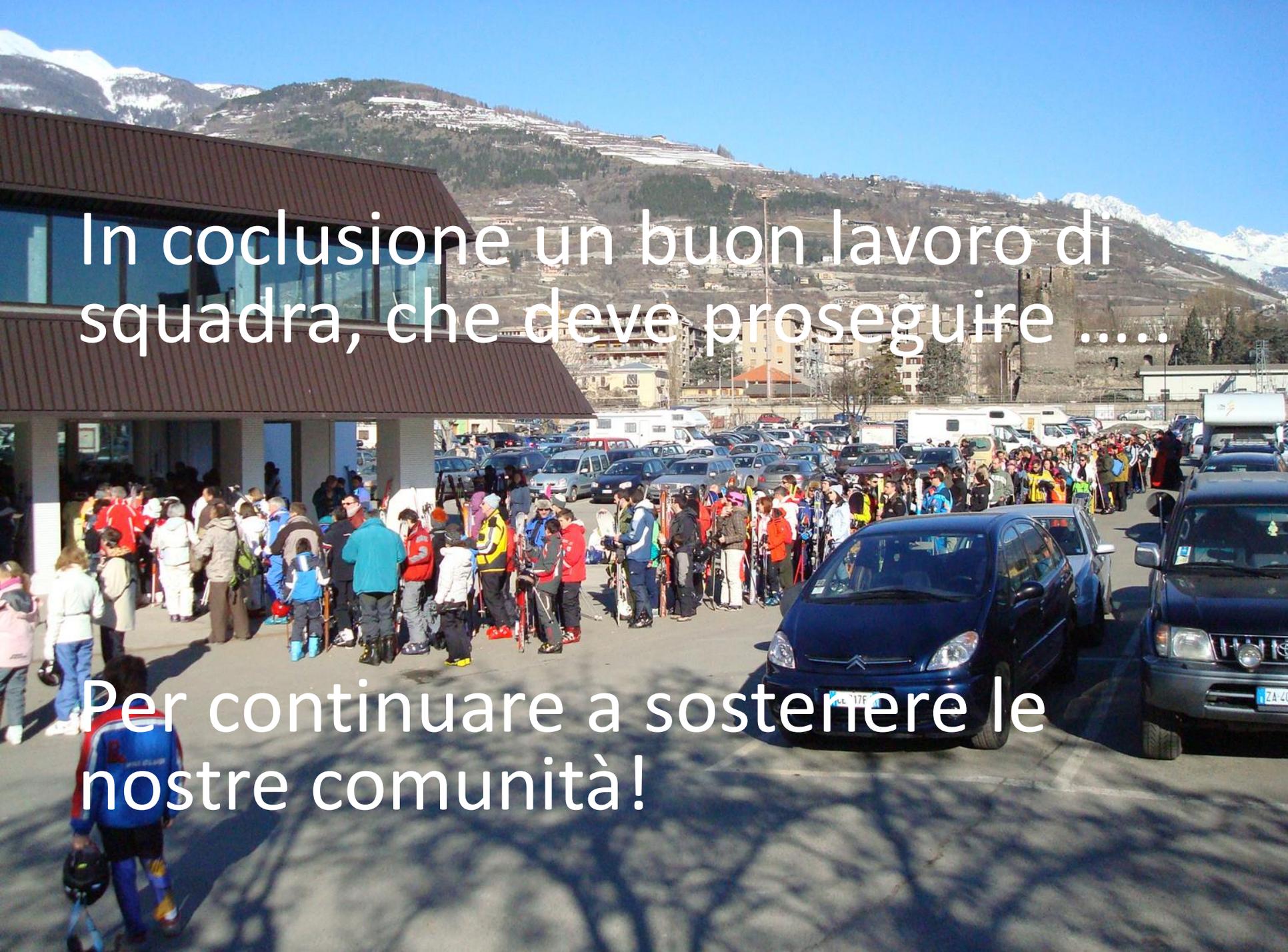
Lavoro finito?

E' già stato detto che è in corso l'aggiornamento del Decreto Infrastruttura (parte opere civili, **riposizionamenti**, attraversamenti e parallelismi,...)

Prospettiva

Più in generale il futuro del nostro business non si prospetta come una progressione lineare, più o meno rapida;

Stiamo già sperimentando evoluzioni dei fattori economici, climatici, ambientali che potranno portare cambiamenti anche radicali e rapidi. Sarà sempre più importante poter reagire sia sul piano commerciale sia su quello dell'innovazione infrastrutturale, con la dinamicità e le nuove offerte dei costruttori, ma anche con una flessibilità normativa e per quanto possibile dell'infrastruttura.

A wide-angle photograph of a busy ski resort parking lot. In the foreground, a large crowd of people, many wearing winter gear and holding ski equipment, is gathered. Several cars are parked, including a prominent dark blue Citroën. In the background, a large building with a dark roof and glass facade is visible on the left. The scene is set against a backdrop of snow-capped mountains under a clear blue sky. The text "In conclusione un buon lavoro di squadra, che deve proseguire" is overlaid in white at the top of the image.

In conclusione un buon lavoro di squadra, che deve proseguire

Per continuare a sostenere le nostre comunità!