Parere in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti di trasporto pubblico a fune [1]

(94/C 388/06)

Il Consiglio in data 17 febbraio 1994, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 57, paragrafi 2 e 100 a del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Mobbs, in data 8 giugno 1994.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 6 luglio 1994, nel corso della 317ª sessione plenaria, il seguente parere.

1. Cronistoria

1.1. La Direttiva 89/392/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle macchine («Direttiva macchine») [2] include taluni ascensori destinati al trasporto di handicappati ed alcuni apparecchi di sollevamento che vengono fissati alle scale. La direttiva non include invece la maggior parte degli apparecchi di sollevamento, ivi compresi quelli coperti dalla direttiva in esame.

1.2. Nel corso delle discussioni sull'armonizzazione di tutti gli altri apparecchi di sollevamento era stato previsto di includere gli impianti di trasporto pubblico a fune nel campo d'applicazione delle proposte per gli altri apparecchi di sollevamento. Successivamente ciò risultò impossibile a causa delle numerose diverse applicazioni.

1.3. Di conseguenza l'art. 1, par. 3 della Direttiva macchine 89/392/CEE, modificata dalle Direttive 91/368/CEE [3] e 93/44/CEE [4] esclude ora specificatamente:

— gli impianti a cavo, comprese le funicolari, per il trasporto pubblico o non pubblico di persone.

1.4. Questa l'attuale situazione della legislazione degli apparecchi di sollevamento di persone e di passeggeri, che ora risulta interamente di natura settoriale:

— La direttiva sulle applicazioni industriali (Direttiva 89/392/CEE e relative modifiche. Base giuridica: Art. 100 a del Trattato) è stata approvata dal Consiglio.

— La proposta di direttiva sugli apparecchi di sollevamento di persone [Direttiva COM(92)35/CEE. Base giuridica: Art. 100 a del Trattato] è all'esame del Consiglio.

— L'attuale proposta di direttiva relativa agli impianti di trasporto pubblico a fune [Direttiva COM(93)646/CEE. Base giuridica: Artt. 57(2), 66 e 100 a del Trattato].

Le basi giuridiche sono state indicate per evidenziare i diversi articoli del Trattato su cui poggiano.

2. La proposta della Commissione

2.1. La proposta relativa agli impianti di trasporto a fune in esame riguarda questioni come la sicurezza e la sanità, la tutela ambientale, la protezione del consumatore nonché i requisiti tecnici relativamente alle macchine ed agli impianti interessati, al loro esercizio ed alle disposizioni per l'evacuazione ed il soccorso. Ciò interessa dunque l'insieme degli impianti a fune, dalla progettazione all'acquisto passando per la produzione dei componenti, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione. La proposta in esame ricalca la prassi corrente nella maggior parte degli Stati membri, che s'avvalgono d'una procedura d'autorizzazione tramite enti nazionali di regolamentazione.

2.2. Le normative nazionali in vigore negli Stati membri, che riguardano tanto i componenti che gli impianti sono in generale di natura molto dettagliata e risultano regolarmente incompatibili, a causa dell'impiego di tecnologie caratteristiche delle varie industrie nazionali e degli usi locali, come pure per le differenze in termini di know-how. Quasi tutti gli impianti presentano caratteri specifici. Sebbene gli impianti possano essere basati su di una concezione progettistica prestabilita, ed utilizzare taluni componenti comuni, ciascun impianto risulta progettato, costruito ed installato in funzione delle caratteristiche del proprio specifico sito. Tale situazione può mettere in forse la capacità dei fabbricanti di vendere liberamente le proprie apparecchiature ed offrire i propri servizi nell'ambito dell'Unione europea. Ciò può andare a detrimento della competitività e ostacolare la libera circolazione dei beni e dei servizi nell'ambito dell'Unione europea.

2.3. Gli Stati membri, a seguito d'una discussione nell'ambito del Consiglio, hanno incluso gli impianti di trasporto a fune nella direttiva sugli appalti pubblici 90/531/CEE [5], che dev'essere sostituita dalla Direttiva 93/38/C33 [6], che entrerà in vigore il primo luglio 1994

[1] GU n. C 70 dell' 8. 3. 1994, pag. 8.
[2] GU n. L 183 del 26. 6. 1989.
[3] GU n. L 198 del 22. 7. 1991.
[4] GU n. L 175 del 19. 7. 1993.
[5] GU n. C 139 del 5. 6. 1989.
[6] GU n. L 199 del 9. 8. 1993.

e per la prima volta include la totalità dei servizi nell'ambito d'un'unica direttiva. Gli impianti di trasporto a fune sono scrupolosamente sorvegliati dai servizi pubblici degli Stati membri, indipendentemente dal fatto che risultino di proprietà pubblica o privata.

2.4. Allo scopo d'ottenere trasparenza ed una reale apertura del mercato è necessaria un'iniziativa specifica, motivata da quanto segue:

— Il riconoscimento reciproco può venir ipotizzato solo se ciascuno Stato membro accetta le normative in vigore negli altri Stati membri, cosa impossibile tecnicamente e politicamente;

— La normalizzazione volontaria può valere solo per i componenti e non riguarda pertanto gli impianti. Una tale impostazione risulta altresì impossibile, poiché cozza contro l'ostacolo dell'incompatibilità normativa.

Tale situazione poco soddisfacente può trovare soluzione solo tramite una misura comunitaria.

2.5. La Commissione propone una direttiva che nella misura in cui riguarda i componenti è basata sulla nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione (Risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985) [1]. Inoltre l'attuale proposta della Commissione copre anche installazione, esercizio e manutenzione. La proposta della Commissione definisce i requisiti fondamentali che debbono venir soddisfatti dall'impianto nel suo assieme e nel corso del suo esercizio. La proposta non entra nei dettagli delle modalità con le quali ciò deve essere realizzato, bensì specifica soltanto i risultati da ottenere. La proposta inoltre richiama l'attenzione delle autorità degli Stati membri sulle loro responsabilità in materia procedurale per l'autorizzazione e l'esercizio degli impianti di trasporto a fune.

2.6. La proposta della Commissione coinvolge tutte le autorità nazionali in ulteriori questioni quali i requisiti essenziali, l'armonizzazione delle norme, le clausole di salvaguardia, i moduli di valutazione della conformità, gli organismi accreditati, ecc.

2.7. Come avviene nelle disposizioni nazionali in vigore, le autorità responsabili dovranno eseguire controlli a due livelli:

— componenti cruciali per la sicurezza,

— impianti completi, per garantire in particolare la sicurezza dell'utente ed il rispetto dell'ambiente.

3. Osservazioni di carattere generale

3.1. Il Comitato accoglie con soddisfazione la proposta della Commissione e ritiene, dopo averne inteso il parere, che in linea di massima anche l'industria e gli operatori del settore condividano tale soddisfazione. Il Comitato appoggia in particolare gli sforzi della Commissione per garantire che tutti gli Stati membri agiscano in maniera coordinata e che nell'intera Unione europea sia organizzata una sorveglianza scrupolosa, indispensabile per ottenere e mantenere un livello elevato di sicurezza e ridurre così il rischio di incidenti futuri.

3.2. La proposta della Commissione dovrebbe rendere più competitiva l'industria europea, rafforzandone le basi e permettendole di meglio competere sul mercato mondiale. Ciò è importante poiché il mercato europeo per i nuovi impianti è piuttosto limitato e va riducendosi. Dato che la maggior parte dei fabbricanti sul mercato mondiale sono europei, qualsiasi azione volta ad aumentare le prospettive di vendita deve venir impostata in maniera corretta e tollerabile.

3.3. Merita segnalare le basi giuridiche scelte dalla Commissione:

— Gli artt. 57, par. 2 e 66 del Trattato sono necessari per permettere agli installatori d'operare liberamente nell'intera Unione europea per progettare, disegnare, installare e garantire la manutenzione degli impianti.

— L'art. 100 a del Trattato rappresenta la base giuridica riconosciuta per la libera circolazione dei beni e dei servizi.

3.4. Si potrebbe pensare che la proposta riguardi solo gli Stati membri che utilizzano impianti sciistici, ma la descrizione degli impianti interessati include altresì impianti per il trasporto di persone che si possono rinvenire in un'ampia gamma di siti. Inoltre la direttiva in esame interessa tutti gli Stati membri nei quali vi siano industrie che producono componenti.

3.5. È importante differenziare gli impianti per il trasporto pubblico di persone coperti dalla proposta in esame e gli impianti di tipo ricreativo, utilizzati di solito nei luna park e nelle fiere, che la proposta in esame non copre.

3.6. Il Comitato rileva quanto segue:

3.6.1. alcune versioni linguistiche presentano problemi. La Commissione dovrebbe imporre una revisione e la collazione di tutte le versioni linguistiche allo scopo d'ottenere traduzioni più chiare e coerenti;

3.6.2. le autorità competenti degli Stati membri debbono garantire che anche i produttori e gli operatori, nonché tutti gli altri enti interessati, si attengano alle condizioni generali ed ai requisiti essenziali;

3.6.3. nella versione inglese il brano di frase «State of the art» preceduto da «current» o «acknowledged» può dare adito a confusione. Il Comitato sollecita un uso coerente di tali espressioni, tanto più che «State of the art» non è comunque un concetto definibile in modo perfetto.

[1] GU n. C 136 del 4. 6. 1985.

4. **Osservazioni di carattere specifico**

4.1. *Articolo 1*

Per coerenza con le descrizioni impiegate nei sottoparagrafi a)-d), il sottoparagrafo e) andrebbe così riformulato:

« e) le sciovie, grazie alle quali gli sciatori vengono trainati verso l'alto, lungo un pendio, con gli sci ai piedi ».

4.2. *Articolo 10*

Onde garantire che siano interessati progetti realmente nuovi in tutto o in parte, andrebbe inserito il brano di frase « nei quali sussista un'innovazione reale per uno o più elementi di rilievo. » Senza quest'aggiunta potrebbero insorgere interminabili discussioni e dispute riguardo a ciò che s'intende con « caratteristiche di progettazione o realizzazione nuove... in tutto o in parte ».

4.3. *Articolo 14*

La Commissione ha indicato al Comitato che questa parte della direttiva in esame intende coprire solamente impianti sottoposti a riparazioni o trasformazioni di rilievo. La Commissione dovrebbe meglio chiarire la questione poiché, conformemente all'allegato II della direttiva, ogni singolo elemento d'un impianto viene praticamente considerato un requisito essenziale. Si ritiene inoltre necessaria una definizione chiara dell'aggettivo « importanti » (nel contesto di quest'articolo).

Qualora l'intento dell'articolo risulti poco chiaro e possa venir compreso nel senso che l'intero impianto rientra nel campo d'azione della direttiva proposta, potrebbe sussistere il rischio inaccettabile che talune riparazioni importanti non vengano effettuate dai gestori degli impianti di trasporto a fune.

4.4. *Articolo 18*

La Commissione ha asserito verbalmente che a seguito della proliferazione di comitati si progetta l'istituzione d'un comitato unico, nuovo e/o ampliato, responsabile per tutti i trasporti « su tracciato », e cioè treni, metropolitane, impianti di trasporto a fune, ecc.

4.5. *Articoli 20 e 21*

La Commissione ha spiegato che la formulazione riflette una nuova impostazione giuridica intesa ad evitare abusi da parte degli Stati membri che non recepiscano immediatamente la legislazione concordata.

4.5.1. Possono insorgere problemi relativamente ai lavori in corso (cioè impianti progettati ma non ancora in esercizio), ed il Comitato reputa necessario chiarire la questione. Taluni impianti possono richiedere un lungo numero di anni tra progettazione e fase operativa. La Commissione ha riferito al Comitato che non è prassi usuale, quando si adotta una direttiva come quella in esame, che questa abbia effetto retroattivo. Tuttavia, la Commissione desidera un riesame dei nuovi impianti, specialmente nell'ottica della conformità ai requisiti essenziali, in particolare la sicurezza. Caso per caso si potranno poi decidere le azioni necessarie. Il Comitato chiede alla Commissione di riesaminare attentamente i problemi specifici elencati per far sì che vengano risolti.

4.5.2. Il Comitato ritiene che la Commissione dovrebbe chiarire completamente i requisiti di questi articoli ed evitare ogni possibile ambiguità od eventuale malinteso.

4.6. *Allegato II*

4.6.1. Sottoparagrafo 2.6

Il Comitato reputa che dato che il titolo del sottoparagrafo recita « Integrità dell'impianto », le espressioni « adeguato margine » ed « altamente improbabile » nel testo del punto 2.6.1 dovrebbero venir riformulate in maniera più precisa.

4.6.2. Sottoparagrafo 4.2

I requisiti per gli « organi di comando » dovrebbero essere altrettanto rigorosi di quelli previsti per le apparecchiature ed i componenti di cui al punto 2.6.1.

Bruxelles, 6 luglio 1994.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Susanne TIEMANN