



**REPORT AIR *REGIONE PIEMONTE***

## INDICE

<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>A) COSTITUZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO (GDL) AIR</b>	<b>3</b>
A1) I componenti del GdL	3
A2) Processo di scelta del provvedimento	4
A3) Grado di impegno e di motivazione dei componenti del GdL	5
A4) Apporto effettivo e capacità dei componenti del GdL	5
<b>B) ATTUAZIONE DELL’AIR</b>	<b>6</b>
B1) Ricognizione delle esigenze cui l'intervento dovrebbe far fronte e dei suoi obiettivi	6
La sperimentazione Air però, vista l’ampiezza e l’articolazione delle finalità in oggetto, viene svolta restringendo l’analisi agli <u>aspetti della sicurezza sulle piste da sci</u> .	6
B2) Formulazione delle opzioni rilevanti e attuabili	9
B3) Definizione delle informazioni necessarie per la valutazione delle diverse opzioni e loro reperimento	13
B4) Predisposizione del piano di consultazione e realizzazione dello stesso	14
B5) Individuazione dei costi e dei benefici per ciascuna opzione	16
B6 – B7) Valutazione dei costi e dei benefici di ciascuna opzione e Confronto fra le opzioni secondo l’analisi costi benefici	18
<b>C) ATTIVAZIONE DELL’ANALISI</b>	<b>20</b>
C1) Principali risultati positivi e principali nodi critici della sperimentazione	20
C2) Suggerimenti e proposte all’amministrazione per l’introduzione dell’AIR	21

## **PREMESSA**

Il documento intende offrire un quadro sintetico del percorso di sperimentazione dell'analisi d'impatto della regolazione (AIR) realizzato dalla Regione Piemonte in collaborazione con il Formez. Tale sperimentazione è stata avviata in seguito all'attività formativa sull'AIR organizzata e gestita dal Formez durante il periodo Gennaio – Aprile del 2002 e rivolta a tutte le Regioni italiane. La Regione Piemonte ha partecipato a tale formazione inviando quindici funzionari, provenienti sia dalla Giunta che dal Consiglio.

Il documento ricostruisce le fasi di impostazione e di attuazione della sperimentazione, con particolare riferimento alla metodologia di lavoro seguita dal gruppo preposto all'analisi, ai nodi critici emersi e ai risultati conseguiti.

## A) COSTITUZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO (GdL) AIR

### A1) I componenti del GdL

Il gruppo di lavoro formatosi per la sperimentazione AIR in oggetto ha ricevuto un mandato amministrativo formale dalle rispettive Direzioni di appartenenza che consente ai partecipanti di dedicare, *formalmente*, il 50 % del tempo in orario di lavoro.

La sperimentazione è cominciata il 6 giugno 2002, con la riunione di insediamento del GdL ed è terminata alla fine di marzo 2003, scontando in ritardo di tre mesi rispetto ai tempi previsti dal Formez.

I componenti del GdL sono originariamente sette, con l'aggiunta di un nuovo elemento il 7 agosto, nella persona della dr.ssa Patrizia Quattrone – prima coinvolta nel gruppo di sperimentazione Air sulle imprese - salgono al numero definitivo di otto, nove contando l'*Advisor*. Quattro funzionari provengono dal Consiglio, quattro dalla Giunta.

N	Nome e cognome	Direzione di appartenenza	Settore specifico
1	Silvia Arneodo	Segreteria dell'assemblea regionale	Affari istituzionali e supporto giuridico legale
2	Fernando Bagnasco	Processo legislativo	Studi e documentazioni legislative
3	Mario Chiriotti	Promozione attività culturali	Spettacolo
4	Agostina Garazzino	Pianificazione delle risorse idriche	Staff di direzione
5	Patrizia Quattrone	Programmazione Sanitaria	Assetto Istituzionale e Organi Collegiali
6	Laura Spagnolini	Processo legislativo	Commissioni legislative
7	Mariangela Ricca	Pianificazione delle risorse idriche	Staff di direzione
8	Elena Russo	Economia montana e foreste	Staff di direzione
9	Patrizia Saroglia	Formez	<i>Advisor</i>

Il Consiglio della Regione Piemonte ha messo a disposizione per tutto il tempo della sperimentazione, sino a dicembre 2002, una stanza al secondo piano di *Palazzo Lascaris* (sede Consiglio Regionale) in Via Alfieri 15 a Torino, dove verranno effettuate tutte le riunioni del GdL. La stanza è dotata di computer, telefono e scaffali. In questo spazio vengono conservati e archiviati in duplice copia tutti i materiali reperiti in modo da essere a disposizione di ogni componente del GdL.

## A2) Processo di scelta del provvedimento

I funzionari regionali presentano quattro progetti di legge in materia di sicurezza sulle piste da sci, sui quali sperimentare la metodologia Air. Si tratta di tre proposte di legge, di cui due vengono presentate dal Consiglio, una da un insieme di Comuni, e di un disegno di legge presentato dalla Giunta:

- ❑ *"Norme in materia di esercizio ad uso pubblico di piste da sci"* - **p.d.l. 7136** presentato dai Consiglieri regionali Ghiglia, Rossi, Botta, Mancuso, Salerno, Valvo, in data 18 settembre 2000;
- ❑ *"Disciplina degli impianti di risalita e delle aree sciistiche"* - **p.d.l. 7137**, presentato dai Consiglieri regionali Marengo e Costa, in data 19 settembre 2000;
- ❑ *"Norme in materia di esercizio ad uso pubblico delle aree sciabili per la pratica degli sport invernali"* - **d.d.l. n.7144**, presentato dalla Giunta Regionale, in data 2 ottobre 2000;
- ❑ *"Disciplina delle aree destinate allo sci e delle piste da sci"* - **p.d.l. 7267**, presentato dai comuni di Claviere, Frabosa Sottana, Pragelato, Praly e Sestriere, in data 27 febbraio 2001.

La proposta è stata di non escludere a priori nessuna delle quattro le ipotesi legislative, ma di impostare l'analisi sull'intero pacchetto, in modo da garantire la stessa considerazione alle indicazioni della Giunta e a quelle del Consiglio. Verificato che non si trattasse di provvedimenti "chiusi", si è dunque deciso di sottoporre ad Air tutte le proposte di legge presentate. Si precisa che i quattro testi di legge sono stati presentati nel 2000, e ad oggi, il loro *iter* normativo non è ancora concluso.

## A3) Grado di impegno e di motivazione dei componenti del GdL

Il GdL ha collaborato attivamente alla realizzazione della sperimentazione, nonostante il permesso accordato di dedicare il 50% del loro monte ore lavorativo da parte delle Direzioni di appartenenza sia stato soltanto formale. Ogni componente del gruppo ha svolto uno o più incarichi, e ha lavorato nel rispetto dell'operato altrui, dimostrando una buona capacità ad interagire e a svolgere autocritica.

Il GdL ha strutturato le modalità di lavoro, partendo dalla definizione delle regole di comunicazione interna. La comunicazione dell'avanzamento dei lavori è sempre avvenuta tra tutti i componenti del GdL tramite posta elettronica, mentre quella riguardante gli aspetti organizzativi avviene tra il referente del GdL (Dr.ssa Arneodo) e l'Advisor. Entro due giorni prima dell'incontro del GdL, tramite posta elettronica, vengono condivise tutte le informazioni reperite singolarmente. I singoli componenti del gruppo si impegnano quindi a leggerle in modo da arrivare alla riunione successiva con lo stesso grado di informazione. Questo sistema di scambio permette di eliminare i costi di un'asimmetria informativa, che se prolungata, crea notevoli ostacoli alla tempistica studiata per attuare la sperimentazione.

Il GdL si è riunito in media due volte al mese, per un totale di 20 riunioni. Chiedere un incontro a settimana sarebbe stato eccessivo e inutile, con lo svantaggio di non avere il gruppo al completo, e l'impossibilità di aver letto e fatto circolare il materiale nel frattempo raccolto.

A questi incontri vanno aggiunti quelli di sottogruppo, resi indispensabili, per un avanzamento coordinato della sperimentazione, durante la raccolta e l'elaborazione dati e nella parte finale di raccolta e schedatura dei materiali, di stesura della scheda Air definitiva, nonché dello svolgimento dell'analisi costi benefici.

Il tempo dedicato personalmente da ogni funzionario, oltre alle riunioni descritte, non è precisamente quantificabile, ma si aggira intorno ad una media di 25 ore mensili, arrivando ad un massimo di 30 ore nella fase terminale del lavoro (ma non più per tutti i componenti del gruppo). Questi tempi non includono il lavoro dell'*Advisor*.

#### **A4) Apporto effettivo e capacità dei componenti del GdL**

Il GdL è stato seriamente impegnato nella sperimentazione avvenuta. La disponibilità al confronto e al dialogo dei partecipanti alla sperimentazione, ha reso possibile un lavoro congiunto di funzionari provenienti dalla Giunta e dal Consiglio, il cui risultato positivo non si poteva dare per scontato.

La mancata differenziazione delle competenze è l'unico problema che ha ostacolato il gruppo. Problema che nasce a monte, inerente alla selezione delle persone che partecipano al corso sull'AIR. Da un lato si capisce che l'AIR ha valore per una regione se i funzionari che coinvolge fanno parte dell'ufficio legislativo; dall'altra proprio questo fattore, che rispecchia la situazione presente, condiziona la visione del gruppo che detiene soltanto risorse giuridiche.

Un primo ostacolo è emerso non appena cominciata la ricerca dati. Si è notata infatti l'assenza della cultura del dato e di comunicazione interna all'amministrazione. Nessuno dei soggetti interessati, ad esempio, ha pensato di rivolgersi al servizio di statistica interno alla Regione, perché il lavoro di quegli uffici è a loro sconosciuto. D'altro canto l'ufficio in questione non è informato della sperimentazione in corso, né i funzionari all'interno di esso sono stati coinvolti nell'attuazione della stessa.

La ricerca e l'organizzazione dei dati cade fuori dagli schemi di lavoro quotidiani dell'ufficio legislativo, che invece non ha avuto nessuna difficoltà a realizzare in tempi brevi tre tavole sinottiche per la comparazione dei vari provvedimenti e sconta la mancanza di una figura proveniente dall'ufficio statistico.

La mancanza di specializzazioni diverse, ha influito su di un altro comportamento: la gestione dell'imprevisto. L'incursione di una criticità viene affrontata, ma manca la capacità di isolare il problema e di ridefinirlo alla luce del cambiamento. Un esempio: le informazioni raccolte dall'intervista al direttore dell'Associazione dei gestori degli impianti a fune, che sembravano smentire l'incremento di incidenti sulle piste da sci, ha messo in discussione la scelta dell'ambito di analisi. Il gruppo di lavoro si è fermato. Anziché pensare di interpellare altri soggetti, come ad esempio l'associazione sciatori, per confrontare il dato e averne una visione completa e oggettiva, ha preferito, in un primo momento, mettere in discussione l'intera impostazione dell'analisi. Solo in un secondo tempo, dopo un confronto tra tutti i membri del gruppo e l'*Advisor*, si è vista una reazione positiva, che ha consentito di affrontare il vero problema che si era presentato (l'autenticità della fonte del dato) anziché confonderlo con questioni metodologiche (l'ambito di analisi scelto).

## B) ATTUAZIONE DELL'AIR

### B1) Ricognizione delle esigenze cui l'intervento dovrebbe far fronte e dei suoi obiettivi

#### i) *Percorso*

La Regione Piemonte considera lo sci un rilevante patrimonio culturale ed economico, una risorsa da promuovere e tutelare nel rispetto del territorio e della salute dello sciatore. La pratica diffusa di questo sport invernale è però caratterizzata da un numero elevato di incidenti, che hanno contribuito ad accrescere l'esigenza di verificare presunte carenze in tema di sicurezza sulle piste da sci.

La Regione, con la legge n. 74 del 14 dicembre 1989, ha disciplinato gli impianti funiviari in servizio pubblico per il trasporto di persone, ma non è ancora dotata di una normativa in materia di "piste da sci", che ne regolamenti la realizzazione e la gestione. In vista dei Giochi Olimpici Invernali del 2006 anche le piste di nuova costruzione e quelle esistenti vanno sottoposte a disciplina regionale.

L'esigenza di normare non nasce per rispondere a precetti e norme di origine comunitaria e nazionale, bensì per supplire alla mancanza di legislazione coerente e unitaria.

A livello comunitario l'unico riferimento è il protocollo di Beirut.

A livello nazionale non esiste una normativa vigente, ma una proposta di legge N° 7046, presentata il 1° giugno 2000, della Camera dei Deputati su "Disposizioni per la realizzazione e gestione in sicurezza di piste destinate allo sci e agli sport invernali".

La Regione Piemonte, ritenendo quindi necessario disciplinare anche le aree sciabili, presenta le quattro proposte di legge esposte nel precedente paragrafo. Tutti i tre provvedimenti e il disegno di legge proposti hanno le medesime finalità: disciplinare la realizzazione e la gestione degli impianti di risalita e delle piste da sci, nell'ambito di una politica diretta a favorire lo sviluppo socio-economico delle zone montane, nell'ottica della valorizzazione e tutela ambientale e, non per ultimo, di dare sicurezza agli utenti e agli operatori, attraverso interventi mirati a prevenire ed eliminare i fattori di rischio oggi esistenti.

**La sperimentazione Air però, vista l'ampiezza e l'articolazione delle finalità in oggetto, viene svolta restringendo l'analisi agli aspetti della sicurezza sulle piste da sci<sup>1</sup>.**

La definizione del campo d'analisi nasce dall'esigenza di tutelare gli utenti e gli operatori del settore. L'obiettivo, nello specifico, è di diminuire il numero degli incidenti sulle piste da sci, garantendo un livello di sicurezza maggiore a quello esistente, andando a verificare su quale comportamento (dei gestori delle piste, quello degli sciatori, o di entrambi) si dovrebbe intervenire.<sup>2</sup>

La decisione da parte del Gruppo di Lavoro (GdL) di focalizzare l'analisi ai soli aspetti legati alla sicurezza sulle piste è stata presa sulla base delle prime informazioni raccolte:

- relazione sulla riunione ANEF (associazione nazionale esercenti impianti a fune);
- intervista al Direttore dell'ARPIET<sup>3</sup>;
- tavola sinottica risultati comparazione tra le quattro proposte di legge regionali<sup>4</sup>;
- tavola sinottica sui provvedimenti di legge in materia piste da sci delle Regioni Valle D'Aosta, Lombardia, Veneto, Provincia Autonoma di Trento e di Bolzano<sup>5</sup>;

<sup>1</sup> Si precisa che, sempre ai fini della sperimentazione, per motivi di carattere temporale, verranno sottoposte ad AIR soltanto le aree sciabili (suddivise in piste da discesa – classificate per e piste da fondo) esistenti, escludendo i percorsi sciabili di collegamento.

<sup>2</sup> Al momento risulta prematuro parlare di "normare i comportamenti" perché non si può dare per scontato, in una fase preliminare, che il modo di influire su utenti e operatori avvenga scegliendo di applicare una legge in proposito.

<sup>3</sup> Intervista al dott. Ramella, Direttore dell'ARPIET, a cura della dr.ssa Elena Russo.

<sup>4</sup> Tavola sinottica. A cura della dr.ssa Garazzino e della dr.ssa Ricca. Allegato A.

<sup>5</sup> Tavole sinottiche. A cura del dott. Bagnasco. Allegato B.

- normativa francese<sup>6</sup>.

Tutte le informazioni in elenco verranno confermate dalla successiva raccolta dati e integrate dal questionario inviato ai gestori degli impianti e alle forze dell'ordine preposte al rilevamento degli incidenti sulle piste da sci.

ii) *Risultati e difficoltà*

L'assenza di banche dati dedicate e la scarsa disponibilità di dati statistici e di dettaglio, ha indotto a restringere il campo d'analisi anche dal punto di vista geografico, che è stato così circoscritto ad un sottoinsieme di stazioni/compressori sciistici ritenuti rappresentativi. Un'analisi che avesse preso in considerazione tutte le stazioni ed i compressori esistenti in Piemonte (circa 300 impianti di risalita, per un totale di 1300 km di piste), infatti, avrebbe imposto la raccolta di una base dati imponente.

Le difficoltà emerse nel reperimento delle informazioni anche in sede di consultazione hanno confermato, peraltro, la validità della scelta effettuata.

La composizione dell'insieme dei compressori e delle stazioni sciistiche piemontesi ha indotto, inoltre, a non eleggere a campo d'analisi un semplice "campione" rappresentativo della realtà regionale.

Tale opzione sarebbe stata auspicabile qualora ci si fosse trovati in presenza di una molteplicità di compressori/stazioni simili o paragonabili per dimensioni, struttura organizzativa, altitudine media, difficoltà delle piste, ecc. L'offerta sciistica piemontese, al contrario, è costituita da una pluralità di stazioni/compressori assai diversificati e non sovrapponibili; a tali condizioni, l'elezione di un campione rappresentativo avrebbe necessariamente costretto ad eliminare dal campo d'analisi i compressori di maggiore dimensione, a detrimento della validità dell'analisi stessa, che non avrebbe potuto comprendere proprio quegli elementi che, per le loro caratteristiche, qualificano maggiormente l'offerta sciistica regionale. L'inclusione nel sottoinsieme oggetto d'analisi di almeno un comprensorio di grandi dimensioni impedisce, d'altra parte, di considerare il sottoinsieme selezionato quale mero "campione", proprio in virtù della consistenza della relativa "rappresentatività".

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, si è pertanto stabilito di procedere alla selezione di un sottoinsieme di compressori/stazioni sciistiche che potesse ritenersi "rappresentativo".

Il sottoinsieme è stato composto, in primo luogo, in modo tale da comprendere compressori e stazioni sciistiche con piste di differenti dimensioni, così da rappresentare in maniera significativa la realtà piemontese.

In particolare, si è scelto di includere nel sottoinsieme:

- a) la VIA LATTEA, un comprensorio sciistico formato da cinque località piemontesi della provincia di Torino (Sestriere, Sauze d'Oulx, Sansicario, Cesana e Claviere) e dalla francese Montgenèvre. Il comprensorio comprende 140 piste, tutte collegate, per un'estensione lineare di 400 Km di piste (di cui circa 300 in Piemonte) e 92 impianti di risalita (di cui 70 in Piemonte), che vanno dai 1350 metri di altitudine di Cesana ai 2800 metri della Motta;
- b) le piste da sci di BARDONECCHIA, Comune in Provincia di Torino, rappresentate dalle stazioni di Campo Smith - Colomion, Les Arnauds, Mélezet-valle Stretta e Fregiusia - Jafferau, per un'offerta globale di circa 140 chilometri di piste sciabili;
- c) le piste da sci di LIMONE PIEMONTE, in provincia di Cuneo, per un totale di circa 80 Km.;

<sup>6</sup> La ricognizione della normativa francese è stata analizzata dalla dr.ssa Spagnolini

- d) le piste da sci di ALA DI STURA, in provincia di Torino, per un totale di circa 15 km.;
- e) le piste da sci di MACUGNAGA, in provincia di Verbania, per un totale di circa 37 Km. di piste da discesa.

Sotto il profilo della dimensione delle piste, il sottoinsieme comprende, pertanto, una gamma di stazioni tale da rappresentare sia grandi comprensori (Via Lattea), che comprensori e stazioni sciistiche “medie” (Bardonecchia e Limone Piemonte), sia stazioni di dimensioni più ridotte (Macugnaga) o ridottissime (Ala di Stura). I comprensori/stazioni inclusi nel sottoinsieme risultano, inoltre, equamente differenziati anche quanto all’affluenza del pubblico, parametro significativo della dimensione organizzativa dei soggetti – gestori delle stesse.

Il sottoinsieme considerato, pertanto, deve ritenersi rappresentativo della realtà regionale sotto i profili:

- dell’estensione dei comprensori/stazioni che caratterizzano l’offerta sciistica piemontese;
- della dimensione della struttura organizzativa degli stessi;
- delle caratteristiche morfologiche degli impianti sciistici;
- del tasso di incidentalità registrato.

In totale, il sottoinsieme comprende circa 580 chilometri di piste su 1300 totali del Piemonte. Il sottoinsieme così costruito rappresenta, pertanto, il 44,6% dell’ambito regionale.

In base ai dati raccolti è stato possibile assumere come indicatore del livello di incidentalità sulle piste da sci il coefficiente infortunistico medio, che si ricava dividendo il numero totale di incidenti registrati per il numero totale di passaggi registrati e moltiplicando il risultato per 10.000.

Con riferimento specifico alla stagione 1999/2000 il coefficiente infortunistico medio nazionale risulta pari a 0.89.

In Piemonte tale coefficiente presenta un valore di 1.1, pari a quello della Valle d’Aosta, ma superiore a quello della Regione Lombardia (0.9), del Trentino Alto Adige (0.4), e del Veneto (0.2)<sup>7</sup>.

La presenza in Piemonte di un tasso di incidenti più elevato rispetto a quello medio nazionale ed a quello di Regioni, come il Veneto e la Lombardia, che presentano sotto il profilo considerato forti similitudini, è stata posta alla base di un’analisi delle problematiche connesse alla sicurezza volta ad individuare le misure utili per adeguare il coefficiente infortunistico a valori più bassi di quello sopra indicato.

### iii) *Tempi*

La totale mancanza di dati disponibili ha creato un forte ritardo nei tempi previsti per questa fase. Il GdL aveva stimato di dedicare alla raccolta dati i mesi di luglio e settembre, ma i tempi si sono ampiamente dilatati. Gli ultimi dati, infatti, sono pervenuti a gennaio 2003.

---

<sup>7</sup> Fonte: *Rivista Professione Montagna 62, giugno/luglio 2001, Assemblea ANEF, Tavola rotonda su “Piste da sci: aspetti turistici e di sicurezza”.*

## B2) Formulazione delle opzioni rilevanti e attuabili

### iv) *Percorso*

Inizialmente il GdL aveva pensato di costruire un'opzione per ogni proposta di legge. Ma una lettura approfondita dei vari testi, ha fatto emergere una notevole somiglianza tra i tre p.d.l. e il d.d.l., da non trovare indicazioni diverse significative sulle quali impostare le opzioni.

Tutti i provvedimenti proposti hanno le medesime finalità: disciplinare la realizzazione e la gestione delle piste da sci nell'ambito di una politica diretta a favorire lo sviluppo socio-economico delle zone montane in un'ottica di valorizzazione e tutela ambientale e, contestualmente, dare sicurezza agli utenti e agli operatori attraverso interventi mirati a prevenire ed eliminare i fattori di rischio oggi esistenti.

Si è dunque costruito un quadro sinottico sui progetti di legge esaminati, arrivando a formulare l'opzione uno, di regolamentazione diretta, assumendo i diversi strumenti contemplati dalle quattro proposte di legge e dal testo unificato.

### i) *Difficoltà*

Le difficoltà incontrate sono state sostanzialmente di carattere metodologico. Definire le opzioni, specialmente la, vista la scarsità (nei primi mesi) di dati certi, in base alle indicazioni contenute nel modello, ha creato problemi nell'interpretazione dello stesso strumento.

### ii) *Tempi*

Il GdL non è arrivato alla formulazione delle opzioni nella loro forma definitiva sino a settembre inoltrato. Nel mese di ottobre, poi, è stato svolto un lavoro di affinamento delle opzioni costruite grazie al quale si è potuti passare alla fase di valutazione dei presupposti e delle criticità nei primi di novembre.

### iii) *Risultati*

Oltre all'opzione zero (assenza di regolazione – status quo), sono state individuate tre opzioni rilevanti:

#### 1) **Opzione uno – Regolazione diretta**

L'esigenza di intervenire in materia ha condotto in Regione Piemonte alla presentazione di quattro ipotesi di regolazione diretta e precisamente le seguenti proposte di legge attualmente all'esame del Consiglio regionale: Le iniziative in questione sono state recentemente unificate in un unico testo (Proposta di testo unificato del disegno di legge n. 144 e delle proposte di legge n. 136, 137 e 267) scaturito dall'elaborazione di un gruppo di lavoro appositamente costituito nell'ambito della competente commissione consiliare.

L'opzione di regolamentazione diretta presa in analisi assume i diversi strumenti contemplati dalle quattro proposte di legge e dal testo unificato:

##### 1. ADEGUAMENTO DELLE PISTE DA SCI

- requisiti tecnici di sicurezza delle piste (caratteristiche strutturali delle piste, obblighi di segnalazione, di allestimento di difese fisiche e di manutenzione)
- obbligo di suddivisione delle piste per tipologia e difficoltà
- obbligo di concessione
- obbligo di predisposizione di un piano di sicurezza delle piste
- attività di controllo e vigilanza

## 2. SERVIZI DI PISTA

- obbligo di dotazione di un direttore tecnico della pista, con funzioni di coordinamento e controllo
- obbligo di dotazione di un servizio piste, addetto alla manutenzione e al controllo, composto da personale abilitato
- obbligo di dotazione di un servizio di soccorso, composto da personale abilitato
- obbligo di tenuta di un registro degli incidenti

## 3. ATTIVITÀ FORMATIVA IN MATERIA DI SICUREZZA

- obbligo di formazione, abilitazione e aggiornamento per il personale dipendente dai servizi di pista

## 4. COMPORTAMENTO DEGLI UTENTI

- obblighi di comportamento su pista
- obbligo di manutenzione delle dotazioni individuali
- obbligo di dotazione di casco obbligatorio per i minori
- assicurazione contro i rischi

### 2) Opzione due – Regolazione diretta

Fra le scelte strategiche finalizzate all'aumento dei livelli di sicurezza sulle piste da sci assume rilievo la crescita e la diffusione di una specifica cultura della sicurezza fra gli utenti degli impianti. A tal fine è stata verificata la possibilità di definire un'opzione autoregolativa che miri a incidere sul comportamento dello sciatore basandosi su una puntuale opera di informazione da parte dei gestori.

In assenza di una puntuale regolamentazione in materia di sicurezza la giurisprudenza ha assunto quale punto di riferimento il "Decalogo dello sciatore" (allegato 7 della scheda air) approvato dalla Federazione Internazionale dello Sci al Congresso di Beirut nel 1967 e recentemente integrato.

L'opzione in questione si fonda sul concetto che un'efficace e puntuale informazione sui contenuti e i principi del Decalogo fornita allo sciatore da parte dei gestori delle stazioni sciistiche (affiancata da eventuali campagne promozionali da parte di Enti e Istituzioni) costituisca lo strumento idoneo a modificare i comportamenti dei destinatari e di conseguenza ad apportare un miglioramento delle condizioni di sicurezza sulle piste e una riduzione del numero di incidenti.

L'informazione dovrebbe avvenire tramite la distribuzione agli sciatori che acquistano l'abbonamento di un pieghevole che contenga la mappa delle piste, la loro classificazione in base al livello di difficoltà, e le regole di comportamento che costituiscono il sopra citato Decalogo.

### 3) Opzione tre – "Francia"

È stato infine preso in esame il caso della Francia, in considerazione del fatto che alcune piste delle stazioni sciistiche piemontesi confinano con quelle francesi e che lo Stato francese si caratterizza per una particolare cultura sulla sicurezza degli utenti degli impianti di risalita.

Dai dati acquisiti, risulta che per quanto attiene allo snowboard le stazioni sciistiche francesi hanno provveduto a segmentare le piste e sono stati allestiti uno o due settori riservati a questa disciplina.

L'aspetto più interessante del modello francese è peraltro la facoltà, a discrezione dell'utente, di stipulare un'assicurazione giornaliera congiuntamente all'acquisto dello skipass, mentre in Italia tale opzione è offerta esclusivamente nelle grandi stazioni che sono maggiormente organizzate.

Gli impianti sciistici francesi sono ambiti sia per le condizioni di sicurezza, sia per il paesaggio ma è soprattutto l'economicità dello skipass che attira i fruitori delle piste sciistiche.

***Presupposti organizzativi e finanziari, economici e sociali – Criticità***

**Opzione zero**

Considerata l'assenza di una regolamentazione vigente in materia, non si rilevano particolari presupposti organizzativi, finanziari, economici e sociali.

***Commenti e possibilità di attuazione***

**Opzione zero**

L'adozione di misure di sicurezza certe ed uniformi mira a favorire, oltre alla riconoscibilità dei rispettivi ambiti di responsabilità, non sempre garantita in mancanza di standard normativamente previsti e suscettibili di controllo, anche la responsabilizzazione degli utenti finali.

Non appare sufficiente, al riguardo, il Decalogo dello sciatore siglato a Beirut nel 1967 e integrato nel congresso di Famagosta del 1973, adottato dalla FIS (Federazione Internazionale Sci), considerato che, come risulta dalle rilevazioni effettuate, gran parte degli incidenti sulle piste da sci dipende, verosimilmente, anche dal comportamento imprudente degli sportivi.

A ciò si aggiunge la considerazione che, in mancanza di precisi obblighi a carico dei gestori delle piste, la questione della "responsabilità" viene normalmente risolta a livello giudiziario secondo le usuali regole civilistiche, con l'onere, per il gestore, di dimostrare di aver adottato tutte le misure utili a garanzia della sicurezza della pista, dimostrazione spesso difficile proprio a causa della carenza di una normativa vincolante.

***Presupposti organizzativi e finanziari, economici e sociali – Criticità***

**Opzione uno**

Dall'esame condotto è emersa la possibilità di pervenire ad una regolamentazione diretta che mira ad aumentare gli standard di sicurezza attraverso l'imposizione, da un lato, di interventi strutturali a carico dei gestori delle piste e, dall'altro, di una serie di obblighi comportamentali in capo agli utenti.

L'opzione in esame può presentare criticità sia economiche che sociali, tuttavia superabili soprattutto se si prevede la gradualità degli interventi di adeguamento strutturale o la concessione di finanziamenti specifici.

***Commenti e possibilità di attuazione***

**Opzione uno**

Pur implicando un consistente investimento iniziale e costi di gestione nel tempo, l'opzione in esame risulta rilevante in quanto può consentire di raggiungere gli obiettivi di rafforzamento dell'offerta sciistica sul territorio regionale e diminuzione dei costi diretti e indiretti.

Le maggiori condizioni di sicurezza potranno infatti costituire un'ulteriore ragione di preferenza dei comprensori sciistici piemontesi, nonché indurre un numero maggiore di persone ad avvicinarsi allo sport invernale. Al tempo stesso l'opzione risulta con ogni probabilità la più idonea a diminuire il numero degli incidenti e quindi dei relativi costi diretti e indiretti.

La possibilità di attuazione concreta dell'ipotesi in esame si basa fondamentalmente sulla disponibilità di finanziamenti, sull'attuazione di attività formative e di sensibilizzazione, nonché su un sistema di controllo per l'applicazione dell'apparato sanzionatorio previsto.

*Presupposti organizzativi e finanziari, economici e sociali – Criticità*

**Opzione due**

Lo strumento individuato risulta praticabile per i costi estremamente ridotti e l'assenza di oneri particolari o gravosi a carico degli sciatori e dei gestori.

Tuttavia la definizione di un'opzione totalmente ed esclusivamente incentrata sullo strumento informativo risulta inadeguata e debole rispetto ad un obiettivo, l'aumento delle condizioni di sicurezza sulle piste da sci, che appare complesso, articolato e trasversale ai vari settori e soggetti che interagiscono sul territorio interessato.

*Commenti e possibilità di attuazione*

**Opzione due**

Ulteriore prova della considerazione da ultimo effettuata è il fatto che tutte le ipotesi di intervento in materia di sicurezza nella pratica dello sci prevedono che l'informazione svolga un proprio ruolo ben identificato ma allo stesso tempo collaterale e sussidiario rispetto a un approccio ben più complessivo e articolato sul tema (si vedano in particolare i sopra citati disegni di legge nazionale e regionale). Si ritiene pertanto che questa opzione non possa sussistere in modo autonomo, potendo piuttosto considerarsi come misura integrativa all'interno di un'opzione di intervento complessivo in materia di sicurezza.

*Presupposti organizzativi e finanziari, economici e sociali – Criticità*

**Opzione tre**

La predisposizione di strutture come snow park e half pipe, che consentono di effettuare salti o evoluzioni alle persone che praticano lo snowboard, è idonea ad attirare tali utenti in un'area riservata, con la conseguenza che tali sciatori non occupano le altre piste da discesa. Questa scelta ha il vantaggio di esonerare il gestore degli impianti dall'imporre divieti di accesso alle piste di discesa per gli utenti dello snowboard.

Tuttavia in Piemonte ci sono pochi spazi analoghi, riservati a questo tipo di sport, in quanto occorre allestire una superficie ampia e dotata di una manutenzione particolare, condizioni che pochi gestori delle stazioni sciistiche piemontesi sarebbero disposti ad affrontare.

Uno skipass comprensivo obbligatoriamente della polizza assicurativa, a copertura dell'indennizzo sia dei danni riportati dallo sciatore sia dei danni provocati a terzi, potrebbe inoltre scoraggiare i clienti perché ciò comporterebbe una maggiorazione del costo dello skipass di circa due euro.

*Commenti e possibilità di attuazione*

**Opzione tre**

Per i motivi sopra illustrati non si ritiene opportuno scegliere l'opzione della vendita di uno skipass comprensivo della polizza assicurativa, perché tale scelta comporterebbe nella nostra realtà un aumento inevitabile del costo dello skipass con una conseguente diminuzione dell'affluenza nelle stazioni sciistiche del Piemonte.

L'opzione esposta non può essere imposta con una norma ma potrebbe essere discrezionalmente scelta dal gestore degli impianti, come peraltro avviene già attualmente.

A seguito della valutazione dei presupposti e delle criticità di ogni opzione, si è giudicata "attuabile" – e, dunque, da sottoporre all'analisi costi-benefici – la sola **opzione uno** da confrontare con l'opzione zero.

### B3) Definizione delle informazioni necessarie per la valutazione delle diverse opzioni e loro reperimento

#### i) *Percorso e risultati*

Il GdL non aveva a disposizione una minima disponibilità di dati di partenza sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Quindi è apparsa da subito evidente la necessità di ricercare dati al di fuori degli uffici regionali.

Il processo di acquisizione dei dati utili alla realizzazione dell'analisi è stato articolato individuando tre tipologie di soggetti che a diverso titolo sono coinvolte dal tema della sicurezza sulle piste da sci: i gestori, definibili quali destinatari diretti, gli utenti e le istituzioni che intervengono nel settore, che rivestono un ruolo di testimoni privilegiati. I dati sono stati reperiti attraverso 40 questionari inviati ai gestori degli impianti, alle forze dell'ordine responsabili del rilevamento degli incidenti e alle associazioni di sciatori più rappresentative.

In particolare sono stati formulati quesiti diretti, sia sotto forma di questionario sia sotto forma di interviste condotte personalmente o con contatto telefonico, telematico ed informatico, al fine di raccogliere informazioni precise. Conseguentemente è stato necessario interloquire direttamente con alcuni soggetti che operano nel settore per conoscere direttamente un'opinione su problematiche specifiche.

<b>Soggetti interpellati</b>
<b><i>Utenti</i></b>
▪ il Comitato Alpi Occidentali della Federazione Italiana Sport Invernali (FISI);
▪ il Collegio Regionale Maestri di Sci del Piemonte;
▪ la sezione piemontese dell'Associazione UISP.
<b><i>Istituzioni</i></b>
▪ l'Associazione Regionale Piemontese delle Imprese Esercenti Trasporto a Funne (ARPIET);
▪ il Comando Regionale Carabinieri Piemonte e Valle d'Aosta;
▪ l'Associazione Prevenzione Sicurezza Dominio Sciabile (APSDS);
▪ il Centro di Addestramento Alpino della Polizia di Stato a Moena (Tn);
▪ il Comando regionale Piemonte della Guardia di Finanza.
<b><i>Gestori</i></b> <sup>8</sup>
▪ Via Lattea, in quanto grande comprensorio sciistico;
▪ Limone Piemonte, comprensorio di medie dimensioni;
▪ Macugnaga, stazione sciistica di medie dimensioni;
▪ Ala di Stura, stazione sciistica di piccole dimensioni.

#### ii) *Difficoltà*

La principale difficoltà incontrata è stata quella di ottenere i dati e in tempi utili.

<sup>8</sup> Come già evidenziato nella scheda, si è posto a monte il problema dell'individuazione di soggetti che costituissero un sottoinsieme di riferimento dell'articolazione delle stazioni esistenti in Piemonte. Sono stati pertanto interpellati i gestori dei seguenti comprensori e stazioni sciistiche: Paolo Dominici che è stato coordinatore per la sicurezza delle piste del comprensorio "Via Lattea" ed attualmente è Direttore della Sicurezza piste Bardonecchia nonché coordinatore tecnico per la sicurezza alle Olimpiadi Torino 2006; Roberto Castagneri, responsabile degli allenatori di Ala di Stura; Piero Bosticco, amministratore delegato della Colomion s.p.a.; Luigi Corsi e Davide Rabogliatti, rispettivamente Direttore e Gestore delle Funivie Macugnaga Monte Rosa s.p.a. e Ruggero Fassone medico del soccorso piste ad Ala di Stura ed attualmente componente del Soccorso Alpino e Speleologico piemontese.

*iii) Tempi*

Il reperimento dei dati è stato difficile e il tempo impiegato per ottenerli è la principale causa del ritardo nella fine della sperimentazione.

**B4) Predisposizione del piano di consultazione e realizzazione dello stesso**

*i) Percorso*

La somministrazione di un questionario è stata da una parte una scelta obbligata perché le proposte di legge sottoposte ad analisi erano già state presentate e sottoposte a “consultazione politico-istituzionale” dalla Commissione competente e pertanto il Consiglio non ha ritenuto opportuno convocare nuovamente alcuni dei soggetti già interpellati, anche se lo scopo era in parte diverso e di carattere più propriamente tecnico.

Quindi,

Il **questionario** (Allegato 3 alla scheda) affiancato da una lettera di trasmissione (Allegato 4 alla scheda Air) è stato ritenuto lo strumento indispensabile ai fini della raccolta di dati puntuali sui temi dell'indagine.

Esso si riferisce al triennio 1999/2001, è stato impostato secondo la seguente articolazione:

a) parte descrittiva della situazione attuale:

- caratteristiche delle piste della stazione-campione (difficoltà e relativa classificazione, tipologia e costi di allestimento di protezioni e segnaletica, esistenza o meno di regolamentazione interna in materia di sicurezza, esistenza di un registro degli incidenti avvenuti, loro caratteristiche e modalità di soccorso);
- organizzazione della sorveglianza e dei soccorsi (esistenza di un direttore delle piste, quantificazione, qualificazione e formazione del personale addetto, attrezzature di soccorso, tipologia e modalità gestionali del presidio sanitario);
- rapporti fra gestore e sciatore (informazione all'utenza, sanzioni, assicurazioni);

b) parte relativa alla ipotesi di una normativa specifica:

- parere sui contenuti della normativa;
- fattibilità e oneri derivanti da specifiche misure (caratteristiche delle piste, segmentazione per tipo di attrezzatura utilizzata (sci, snowboard,...), segnaletica, allestimento e manutenzione) delle piste;
- rapporto con l'utenza (controlli sul comportamento degli sciatori, informazione, livelli assicurativi, approvazione di un codice di comportamento).

Parallelamente ai questionari sono state realizzate, seguendo lo stesso canovaccio ma con un'impostazione più specifica a seconda delle singole specializzazioni, **interviste** condotte personalmente o con contatto telefonico, telematico ed informatico, al fine di raccogliere informazioni precise e particolareggiate contattando soggetti che operano nel settore.

*ii) Difficoltà*

La varietà dei soggetti interpellati ha comportato una non indifferente difficoltà nella definizione del questionario, che è stato infine modellato sulle risposte che avrebbe potuto fornire innanzitutto il gestore di stazione sciistica, in quanto soggetto investito della totalità delle problematiche in tema di sicurezza sulle piste e in quanto possessore del complesso dei dati numerici ed economici man

mano richiesti, mentre gli altri soggetti avrebbero potuto rispondere limitatamente ad alcune parti di esso.

### *iii) Tempi*

Per la predisposizione del questionario e della lettera di trasmissione sono servite tre riunioni di gruppo. Ma l'intera fase, dalla somministrazione alla restituzione compilata dello stesso, è durata cinque mesi (da settembre a gennaio). In questo periodo viene compreso il tempo necessario alla realizzazione delle interviste dirette e telefoniche e per la supervisione degli esperti Formez.

### *iv) Risultati*

Le indicazioni di maggior rilievo emerse dai questionari e dalle interviste possono essere così sintetizzate:

- è sostanzialmente unanime l'opinione sull'utilità di una normativa in materia, che deve però essere adeguatamente ponderata;
- convergono le indicazioni sui contenuti della stessa in tema di doveri del gestore per la manutenzione delle piste e per la sorveglianza e il soccorso;
- anche per quanto concerne i doveri dello sciatore emergono opinioni condivise sul rispetto di norme di comportamento, con una maggiore accentuazione da parte di alcuni soggetti con riferimento a un decalogo di norme con la previsione di sanzioni;
- con riferimento alle caratteristiche delle piste, la maggior parte degli interlocutori ritiene che l'imposizione di criteri e misure fisse, il divieto di incrocio con altre piste e impianti di risalita comporterebbero investimenti rilevanti;
- la segmentazione delle piste per tipologia viene giudicata in modo articolato: da chi ritiene che comporti investimenti modesti, a chi ritiene utile dare impulso a parchi neve per bimbi e piste per slitte, a chi evidenzia la scarsa compatibilità con la caratteristica del terreno, a chi ribadisce che le piste devono essere accessibili a tutti gli sciatori, sottolineando importanza della creazione di "parchi piste" attrezzati per attività specifiche (per bambini, snowboarders, allenamenti agonistici);
- scarse indicazioni vengono fornite rispetto al peso economico di un incremento della segnaletica, anche se si deve rilevare la evidenziazione molto puntuale fornita sulle maggiori situazioni di rischio che necessitano di adeguate segnalazioni;
- per quanto riguarda la manutenzione è da sottolineare la differenza tra trattamento di neve artificiale (manutenzione giornaliera) e di neve naturale. Notevole importanza riveste anche la manutenzione estiva;
- rispetto ai controlli sul comportamento degli sciatori, l'opinione prevalente sottolinea la necessità di una presenza congiunta di forze dell'ordine e personale dipendente della stazione sciistica, il quale dovrebbe essere dotato di specifica abilitazione (rilasciata dalla Comunità Montana o dalla Regione), dopo la frequenza di un corso di formazione;
- la formazione riveste un ruolo rilevante anche per quanto concerne l'organizzazione e la prestazione del primo soccorso, per il quale il personale addetto deve essere in possesso di specifico attestato;
- tutte le strutture ritengono utile l'allestimento di un locale infermeria, con un costo tutto sommato contenuto;

- l'informazione all'utente è ritenuta unanimemente uno strumento molto utile dal costo irrilevante;
- infine le norme di comportamento dello sciatore: viene ritenuto da tutti indispensabile l'utilizzo del casco protettivo, pur con una forte oscillazione dell'età massima (dai 12 ai 18 anni); viene da tutti ritenuta utile l'introduzione di un sintetico sistema di norme, con la previsione di sanzioni applicate dalle forze dell'ordine o comunque da pubblici ufficiali.

C'è invece chi sostiene che l'attività sciistica non sia di per sé suscettibile di regolamentazione, in quanto lo sci "non è normativamente omologabile" trattandosi di disciplina sportiva basata su evoluzioni. L'unica attività correttiva può essere la sanzione per colui che non rispetti la segnaletica disposta sulle piste.

## **B5) Individuazione dei costi e dei benefici per ciascuna opzione**

### *i) Percorso*

Individuate le opzioni attuabili, e definiti gli effetti sui "confini soggettivi" dell'intervento, il GdL passa ad analizzare le principali categorie di costi e benefici per ognuna di esse.

### *ii) Difficoltà*

Questa fase ha presentato alcune difficoltà per l'individuazione delle categorie di benefici da apporre accanto a quella dei costi.

### *iii) Tempi*

L'attività di identificazione delle voci di costo e beneficio si è svolta pressoché in parallelo con quella di elaborazione delle opzioni e di raccolta dei dati.

### *iv) Risultati*

## **Opzione 0:**

### *Costi diretti*

#### Gestori

- costi imposti dalla legislazione vigente inerenti all'allestimento e al mantenimento delle misure di sicurezza ritenute opportune (segnaletica, difese fisiche, battitura, manutenzione, etc.);
- costi imposti dalla legislazione vigente di organizzazione e gestione dei servizi di vigilanza e di soccorso;

#### Utenti

- costi collegati all'incidentalità (costi sanitari - spese ospedaliere e di pronto soccorso, spese per riabilitazione, costi giudiziari);

#### Amministrazioni coinvolte

- costi a carico del servizio sanitario derivanti dall'incidentalità (costi sanitari, costi ospedalieri, costi collegati alle operazioni di soccorso);
- costi amministrativi degli organi di polizia incaricati dei soccorsi;

### *Costi indiretti*

#### Utenti

- costi collegati all'incidentalità (mancata produzione presente e futura degli infortunati, mancata produzione presente e futura per inabilità temporanea e permanente delle persone decedute, danni morali

ai superstiti dei deceduti, danno biologico per invalidità gravi, danno biologico per invalidità permanenti, danni intangibili - stress dei familiari dell'infortunato, ecc.).

***Benefici per i destinatari diretti e indiretti***

Nessuno.

**Opzione 1:**

***Costi di conformità***

Gestori

- costi per l'adeguamento delle piste agli standard previsti dall'ipotesi regolativa (segnaletica, difese fisiche, battitura, manutenzione, etc.);
- costi di organizzazione e gestione dei servizi di vigilanza e di soccorso secondo gli standard previsti;
- costi per i compensi al personale che in base all'ipotesi regolativa deve necessariamente operare all'interno della stazione/compensorio;
- costi collegati alla sottoscrizione obbligatoria di polizze assicurative per la responsabilità civile;

Utenti

- acquisto di dispositivi personali di sicurezza (casco protettivo);

Amministrazioni coinvolte

- costi amministrativi collegati al rilascio della concessione e alle verifiche tecniche periodiche;
- costi collegati all'attività di vigilanza e controllo;
- costi collegati alla formazione e all'aggiornamento del personale delle stazioni sciistiche;
- costi collegati al finanziamento di programmi d'intervento in materia;

***Costi indiretti***

Nessuno.

***Benefici per i destinatari diretti***

Gestori

- riduzione presumibile del costo delle polizze di responsabilità civile;
- aumento delle entrate a seguito dell'incremento della domanda sciistica sul territorio regionale;

Utenti

- riduzione dei costi legati alla diminuzione del rischio di mortalità, morbosità o invalidità per traumi da incidente sulle piste;

***Benefici per i destinatari indiretti***

Utenti

- decremento dei costi collegati all'incidentalità (mancata produzione presente e futura degli infortunati, mancata produzione presente e futura per inabilità temporanea e permanente delle persone decedute, danni morali ai superstiti dei deceduti, danno biologico per invalidità gravi, danno biologico per invalidità permanenti, danni intangibili - stress dei familiari dell'infortunato, ecc.).

Amministrazioni coinvolte

- diminuzione dei costi a carico del servizio sanitario derivanti dall'incidentalità (costi sanitari, costi ospedalieri, costi collegati alle operazioni di soccorso);
- diminuzione dei costi amministrativi degli organi di polizia incaricati dei soccorsi;

## **B6 – B7) Valutazione dei costi e dei benefici di ciascuna opzione e Confronto fra le opzioni secondo l'analisi costi benefici**

### *Percorso*

L'allegato tecnico alla Scheda AIR (n° 6) contiene tutti i dati inerenti l'analisi costi-benefici e la spiegazione delle valutazioni effettuate.

In breve, per quanto riguarda l'opzione uno, il nucleo centrale dell'ipotesi regolativa è costituito da un incremento degli adempimenti a carico dei gestori, in termini di adeguamento degli standard di sicurezza delle piste, nonché di maggiori oneri in materia di controllo e soccorso.

Come si è anticipato, l'introduzione delle nuove misure di sicurezza prescritte dall'ipotesi regolativa è suscettibile di determinare un consistente aumento dei costi a carico dei gestori.

A tali condizioni, sarebbe lecito fare almeno due ordini di ipotesi.

In primo luogo, si potrebbe ipotizzare che una parte dei gestori, almeno quelli di minori dimensioni, siano costretti a cessare l'attività. Come si è visto a proposito della stazione di Ala di Stura, per la quale è verosimile immaginare un aumento esponenziale dei costi per la sicurezza, quantomeno nel primo anno di applicazione della legge, è probabile che, di fronte alla necessità di effettuare cospicui investimenti economici, il gestore del "piccolo" impianto valuti la "convenienza" della cessazione dell'attività.

In secondo luogo, si potrebbe ipotizzare che i gestori di tutte le piste e tutti i comprensori del sottoinsieme di riferimento, si trovino a "dover" riversare, almeno in parte, i maggiori oneri da sostenere sui prezzi dei giornalieri, per non subire passivi più o meno pesanti. Tale alternativa, tuttavia, sarebbe suscettibile di provocare conseguenze di non poco conto sulla domanda sciistica, soprattutto in una Regione, come il Piemonte, che confina o è comunque limitrofa a "concorrenti" di tutto rispetto, quali la Val d'Aosta, la stessa Francia, la Lombardia e, più oltre, il Veneto e il Trentino Alto Adige. E' verosimile che tale "tentazione" di recuperare sui prezzi dei giornalieri i maggiori oneri da sostenere per effetto dell'introduzione dell'ipotesi regolativa debba ritenersi esclusa a priori, a causa della forte concorrenza esistente tra le stazioni sciistiche, concorrenza che sposterebbe inevitabilmente l'utenza sciistica verso stazioni meno onerose. Considerato, tra l'altro, l'attuale livello del prezzo dei giornalieri, è più che verosimile che un aumento dei prezzi superiore a quello ineliminabile dovuto all'adeguamento degli stessi al costo della vita sia suscettibile di rendere, per ciò solo, meno "attraenti" le stazioni e i comprensori che risultano più "cari" rispetto alla media.

Entrambe queste ipotesi, in ogni caso, vanno valutate alla luce dell'effetto che necessariamente è implicito in un aumento e un miglioramento sostanziale delle condizioni di sicurezza delle piste. E' chiaro, infatti, che piste da sci più sicure costituiscono un'attrattiva più forte rispetto a piste meno sicure e, con queste premesse, è assai verosimile che la riduzione del numero degli incidenti correlata al decremento progressivo del coefficiente infortunistico apporti un contributo positivo alla domanda sciistica nel sottoinsieme di riferimento. E' del tutto probabile, infatti, che la realizzazione di interventi che aumentino le condizioni e gli standard di sicurezza sulle piste producano un aumento dell'utenza, a discapito di Regioni o Paesi confinanti.

Per valutare, tuttavia, il differenziale con gli incumbenti effettuati attualmente dai gestori delle piste, sia per effetto di imposizioni normative che in virtù dell'adesione spontanea al Protocollo ARPIET, occorre considerare che l'introduzione di una simile opzione regolativa impone una serie di obblighi non precedentemente previsti né dalla normativa, né dai suggerimenti tecnici dell'ARPIET, obblighi ai quali possono collegarsi consistenti aumenti dei costi e/o riduzioni delle entrate.

### *Difficoltà*

La valutazione economica ha presentato molte difficoltà, poiché i componenti del GdL si trovavano per la prima volta ad eseguirla. Le difficoltà sono state superate grazie all'intervento degli esperti del Formez e del particolare impegno da parte di una funzionaria del gruppo.

### *Tempi*

I tempi sono stati lunghi e hanno sfiorato quelli previsti dal Formez e che lo stesso GdL aveva preventivato. Sono servite infatti cinque riunioni di gruppo (due delle quali alla presenza degli esperti Formez) e molte ore di lavoro della funzionaria che ha svolto l'analisi.

### *Risultati*

Al termine dell'analisi, si può concludere che, nel flusso di cassa relativo all'opzione uno (cfr. Tabella 39) devono essere indicati, per il periodo 2003 - 2012:

- il decremento dei costi sociali degli incidenti su pista, tratti dalla Tabella 30;
- l'incremento dei costi per la sicurezza rispetto alla sola componente "obbligatoria" indicata nel flusso di cassa relativo all'opzione zero (Tabella 29);
- la detrazione relativa all'IVA; al riguardo, valgono le stesse osservazioni già fatte per il flusso di cassa relativo all'opzione zero.

Al tasso di sconto del 3%, il VAN di tale opzione è stato calcolato in €370.380.073.

L'allegato tecnico alla Scheda AIR contiene tutti i dati inerenti l'analisi costi-benefici e la spiegazione delle ipotesi adottate.

## C) ATTIVAZIONE DELL'ANALISI

### C1) Principali risultati positivi e principali nodi critici della sperimentazione

In conclusione all'esperienza di sperimentazione dell'AIR svolta al termine del corso organizzato dal Formez, è possibile svolgere alcune osservazioni, sia sotto l'aspetto del metodo adottato dal gruppo di lavoro, nel caso specifico relativo alla sicurezza delle piste da sci, sia sotto l'aspetto dello "strumento AIR".

Per quanto attiene al primo aspetto, l'opportunità di sperimentare le teorie apprese durante il corso, è stata sicuramente un'esperienza positiva che il GdL. Ha ritenuto essere innovativa dal punto di vista della formazione.

Un aspetto particolare che ha caratterizzato l'esperienza è stata l'interazione tra professionalità provenienti da diverse realtà regionali e con background differenti. Questa peculiarità ha consentito di sviluppare la tematica in oggetto sotto sfaccettature diverse, nonostante le difficoltà incontrate nel confrontarsi con tecniche particolari, quali l'analisi economica e finanziaria.

Un inconveniente riscontrato dagli stessi funzionari coinvolti, è stato il numero elevato dei componenti del gruppo che, in alcune fasi, ha reso un po' dispersivo il lavoro, soprattutto nella fase iniziale in cui non erano ancora definiti l'ambito di approfondimento all'interno dell'argomento assegnatoci e il correlato percorso di analisi da sviluppare. Il GdL ha considerato utile il ruolo rivestito dall'"advisor" nel ricondurre ad un contesto concreto tutti i contributi apportati dai singoli componenti del gruppo. Il confronto con alcuni esperti del Formez ha contribuito a rafforzare la metodologia scelta e gli obiettivi perseguiti dal gruppo.

La sperimentazione è stata percepita come un'occasione per riflettere sul ruolo che può essere svolto dalle professionalità interne all'amministrazione ed ha evidenziato la necessità di incrementare le loro conoscenze tecniche e di consentire un maggior spazio ad un loro costante raffronto nell'analisi di impatto della regolamentazione.

Il ciclo di sperimentazione formativa si è svolto contestualmente alle attività lavorative espletate dai singoli componenti e, pertanto, l'esperienza ha dovuto confrontarsi con il limite temporale, mentre avrebbe potuto essere svolta in un lasso di tempo più ristretto ed inoltre avrebbe potuto approfondire ulteriori aspetti contenuti nei progetti di legge considerati. Il gruppo di lavoro ha quindi condiviso la scelta di restringere il campo di osservazione all'aspetto della sicurezza sulle piste da sci rispetto ad altre problematiche contenute nei progetti di legge esaminati.

La sperimentazione ha altresì evidenziato come sia importante applicare le metodologie apprese, nelle diverse discipline: statistiche, informatiche, di ricerca sociale, per conoscere i limiti posti dai casi concreti al fine di scegliere il tipo di analisi più opportuno da attuare.

Il corso strutturato dal Formez utilizzando la sperimentazione su un caso concreto proposto dall'Ente, ha consentito di conoscere le linee di forza e le criticità delle metodologie proposte, mentre i corsi che i funzionari frequentano solitamente, espongono esempi e casi concreti già risolti, con la conseguenza che le metodologie insegnate spesso appaiono troppo semplicisticamente di facile applicazione.

C2) Suggerimenti e proposte all'amministrazione per l'introduzione dell'AIR

## **C2) Suggerimenti e proposte all'amministrazione per l'introduzione dell'AIR**

Riporto le considerazioni in merito formulate dai funzionari che hanno preso parte alla sperimentazione:

*“Per quanto attiene all’aspetto delle competenze necessarie all’applicazione delle tecniche idonee, si ritiene che non sia indispensabile una professionalità specifica in quanto sono stati utili gli apporti derivati dalle diverse discipline conosciute dai componenti del gruppo, mentre è sostanziale la previsione di un coordinamento e di un’omogeneizzazione delle professionalità coinvolte.*

*Affinchè l’AIR possa diventare regola per tutte o alcune iniziative normative, la sperimentazione ha evidenziato la necessità di avvalersi di un’analisi rigorosa ed attendibile di impatto della regolamentazione al fine di approfondire tecnicamente una realtà suscettibile di essere normata. Pertanto, l’esigenza di monitorare l’impatto di una norma può essere soddisfatta sia se l’AIR viene sviluppata presso le strutture della Giunta, in fase di predisposizione di un disegno di legge, sia se l’AIR è svolta presso le strutture del Consiglio, in fase di predisposizione di una proposta di legge.*

*Tuttavia, nel caso della nostra esperienza è emerso che la duttilità dello strumento utilizzato ha permesso l’attuazione dell’AIR non solo nella fase di predisposizione di un testo legislativo, ma anche in una fase di valutazione di una pluralità di progetti di legge proposti dai diversi soggetti titolari dell’iniziativa legislativa.*

*Al fine di supportare l’analisi svolta dalle strutture individuate nell’ambito della Giunta e del Consiglio, si rende indispensabile la ricognizione sistematica di dati raccolti in differenti “banche dati” caratterizzate da un’implementazione costante e da uno scambio osmotico di informazioni tra le stesse. In particolare, nella nostra sperimentazione il limite con cui ci siamo confrontati è stato il riscontro della carenza di dati ed informazioni necessarie all’analisi e, laddove disponibili, si è rilevata la loro disomogeneità con la conseguenza di non garantire un risultato pienamente attendibile.*

*In conclusione il gruppo di lavoro nonostante le difficoltà evidenziate ha giudicato positivamente l’esperienza sia sotto l’aspetto strettamente lavorativo sia sotto quello di costruzione di rapporti umani e di collaborazione tra le diverse professionalità coinvolte appartenenti all’organo esecutivo, legislativo e al Formez. In particolare, gli enti interessati possono trarre vantaggio da questo reciproco scambio di conoscenze”.*