

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
DOMENICO VOLPINI

**La seduta comincia alle 16.40.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF), dell'Associazione direzioni stazioni invernali italiane (DSI) e dell'Istituto nazionale per la ricerca scientifica e tecnologica sulla montagna (INRM).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla prevenzione degli infortuni nello sci, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF), dell'Associazione direzioni stazioni invernali italiane (DSI) e dell'Istituto nazionale per la ricerca scientifica e tecnologica sulla montagna (INRM). Le associazioni sono oggi rappresentate nelle persone dei nostri ospiti, cui do subito la parola, ringraziandoli per avere voluto corrispondere all'invito, rivolto loro dalla Commissione, di partecipare all'odierna audizione.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Ringraziandoli per l'invito rivoltomi, voglio far presente agli onorevoli deputati che mi accompagna il vicepresidente, dottor Vismara.

Abbiamo esaminato le proposte di legge e devo rilevare alcuni punti centrali sui quali vale la pena di soffermarsi particolarmente; mi sembra inutile, infatti, svolgere osservazioni generali su tutti i singoli punti specifici mentre andrei al nocciolo

delle questioni più dibattute. La normativa, in questa materia, dovrebbe, a nostro parere, limitarsi a fissare i principi generali; ciò, non solamente per rispettare le autonomie regionali e delle province autonome di Trento e di Bolzano — le cui leggi già disciplinano le piste — ma anche perché lo sci è svago e divertimento: un'eccessiva presenza di divieti potrebbe anche scoraggiarne l'essenza danneggiando il turismo.

Aspetti caratterizzanti sono i seguenti: intanto, mi sembra che la necessità di approvare siffatte leggi sia emersa anche sulla spinta di tutti gli incidenti determinatisi; al riguardo, vorrei ricordare che gli incidenti sciistici, statisticamente, sono in diminuzione (il rapporto tra sciatori ed incidenti sta evolvendo in modo corretto). Molta impressione hanno suscitato gli incidenti delle valanghe, del « fuori pista », dello « sci alpinismo » e dello sci notturno; in quest'ultimo caso, gli sciatori scendono al buio (anche, per così dire, un po' « carburati »): vedendoci poco, trovano più difficile evitare gli ostacoli. La maggior parte degli incidenti mortali si sono verificati in tali circostanze mentre gli incidenti in pista sono stati solamente due. Gli altri, infatti, non sono avvenuti nei nostri orari di lavoro.

Un aspetto sul quale mi permetterei di insistere è l'ambito sciistico. Naturalmente, è giudizio condiviso da tutti che le piste debbano essere esenti da frane e, soprattutto, da valanghe; devono esserlo anche con l'adozione di metodi artificiali (non solo di fermo della valanghe ma anche di monitoraggio). Un esempio è quello già seguito in provincia di Trento; piani di sorveglianza del pericolo di valanghe possono motivare una chiusura temporanea della pista e la successiva riapertura

quando — cambiate le condizioni climatiche o venuta giù la valanga, da sola o artificialmente — il pericolo non sussista più. Si tratta di un metodo già in uso in provincia di Trento, in provincia di Bolzano e altrove. Anche altri centri, infatti, lo praticano ed è stato applicato agli impianti di risalita per quanto riguarda il sentiero di soccorso sotto la linea; sentiero che, perciò, viene considerato come una pista.

Un altro aspetto ricorrente nelle proposte di legge concerne la questione dell'assicurazione; al riguardo, devo premettere che i gestori delle piste — quindi, in particolare, i nostri associati: generalmente, infatti, sono gli esercenti impianti a fune che gestiscono le piste —, sono sempre assicurati. Chiaramente, sarebbe una follia non avere una assicurazione che copra i rischi di incidenti causati da un errore nella gestione o nella costruzione delle piste. Invece, imporre, con l'acquisto del biglietto, un'assicurazione RC per danni causati allo sciatore dagli altri sciatori ci appare una soluzione difficile da praticare.

Anzitutto, infatti, lo *skipass* non è l'unica forma di biglietto: se sullo *skipass* la misura indicata sarebbe applicabile in una certa maniera, non lo sarebbe altrettanto negli altri casi.

In secondo luogo, abbiamo dei precedenti in campo assicurativo; mi riferisco a Superski Dolomiti, che gestisce 460 impianti nelle Dolomiti. Avevamo, tempo fa, una forma di assicurazione che copriva le prime spese in caso di infortuni; ha funzionato bene per poco tempo, dopodiché l'abuso della stessa ha reso proibitiva la gestione. Nel caso ora proposto di istituire un polizza di responsabilità civile per danni causati ad altri, osservo che, se fosse obbligatoria, un eventuale abuso, che farebbe lievitare i rimborsi, si ripercuoterebbe poi sui premi. Questi ultimi, infatti, diventerebbero insostenibili; se la polizza fosse obbligatoria, infatti, non avremmo neanche più potere contrattuale nei confronti delle compagnie assicuratrici e, quindi, si uscirebbe dalla logica di mercato.

Quello dell'abuso è un grosso problema; qualunque sia il danno, si trova sempre la persona compiacente che se ne addossa la responsabilità (tanto, poi, paga l'assicurazione). Abbiamo assodato come, in certi casi, l'assicurazione, come istituzione, sia veramente diseducativa e, perciò, saremmo dell'idea di studiare, se del caso, una forma di assicurazione volontaria, in maniera che chiunque fosse interessato potrebbe stipularla al momento, per la pratica dello sci. Dobbiamo ricordare, però, che l'assicurazione principale per danni a terzi, applicabile anche al caso di specie, sarebbe quella, largamente in uso, della polizza del capofamiglia. Lo sci, infatti, è soltanto una delle occasioni nella quale una persona può recare un tale tipo di danno ad un'altra; anche camminando su un marciapiede, possiamo travolgere una persona. La polizza del capofamiglia copre anche questo tipo di rischio ed è già molto diffusa; addirittura, le carte di credito, a volte, la inseriscono tra i *benefit* dell'offerta; per cui, in molti casi, si darebbe una seconda copertura ad una persona già titolare di polizza, facendola pagare due volte. Il fatto di comprenderla, poi, nei prezzi potrebbe causarci degli svantaggi nella concorrenza commerciale con gli altri operatori, aumentando i costi a nostro carico.

Un altro aspetto molto trattato, sempre sull'onda dell'emotività suscitata dai recenti incidenti accaduti, è quello relativo alla separazione delle piste per lo sci e per lo *snowboard*. Bisogna rendersi conto che tale misura è difficilmente praticabile, quasi impraticabile dappertutto; siamo d'accordo sulla necessità di costruire *snow park*, ovvero zone nelle quali si possa praticare solo *snowboard* di modo che lì gli sportivi possano sbizzarrirsi a fare salti, evoluzioni, *half pipe* e via dicendo. Ricordiamoci, però, che costoro devono pur sempre arrivare in questi posti e, poi, andarsene via; difficilmente, infatti, si riuscirebbe a costruire uno *snow park* vicino ad una strada carrozzabile.

Lo sci moderno è basato sui lunghi percorsi; infatti, le zone isolate, con pochi impianti, che in un'ora si sono percorse

tutte, stanno languendo a favore di quelle che hanno dei collegamenti. Gli itinerari sono tutti lunghi e vengono percorsi da gruppi di persone miste ovvero sia da sciatori sia da *snowboarder*; difficilmente si riesce a separarli e sarebbe anche un grosso peccato soprattutto quando si fanno tante azioni per invogliare i giovani a praticare lo sci. Anche lo *snowboard* può essere utilizzato, dunque, sia in maniera da consentire evoluzioni di ogni genere sia per turismo e dobbiamo ricordarci che intendiamo dare della montagna una visione positiva anche dal punto di vista della salute e del benessere. Perciò, bisogna attirare i giovani anche per creare i clienti del futuro; è difficile pensare di scoraggiarli sin dall'inizio, impedendo loro l'accesso a talune piste. Sarebbe possibile, però, demandare alle regioni — che alla fine hanno la competenza in questo campo — di stabilire eventuali piste che siano riservate ad una specialità e non ad un'altra e, quindi, lasciare normalmente aperte le piste a tutte le specialità, salvo alcune riservate all'una o all'altra.

Un altro aspetto che vorrei sottolineare è costituito dal casco obbligatorio, di cui si parla tanto: alcuni dicono che sia un bene; altri, un male. Alcuni sostengono che sia utile in caso si urti la testa, ma urtare la testa non costituisce l'unica forma di incidente; altri, tra cui alcuni medici, sostengono che in determinati casi il casco dà più sicurezza e quindi invoglia alla velocità; sarebbe, quindi, controproducente. Inoltre, in caso di investimento, l'investito travolto da uno sciatore con il casco — quand'anche quest'ultimo fosse, in ipotesi, un ragazzino — rischierebbe di farsi ancora più male.

Anche se lo sciatore è sempre lo stesso, bisogna considerare che ci troviamo in un contesto europeo; sono molti gli stranieri che vengono e noi cerchiamo in tutte le maniere di uniformare il modo di sciare ed il modo di offrire lo sci. Anche la segnaletica, il modo di trattare le piste si sono avvicinati molto; la segnaletica, in particolare, è curata, in Italia, dall'UNI, l'ente di normalizzazione europeo, che ha stabilito i cartelli, i colori delle piste e via

dicendo. In Europa, non vi sono precedenti di casco obbligatorio e ciò ci metterebbe in una condizione di diversità rispetto agli altri paesi. Siamo consapevoli che per evitare gli infortuni sugli sci sia molto importante l'educazione e la formazione della gente; per questo intendiamo continuare nella nostra campagna di sensibilizzazione. Al riguardo, in alcune zone, abbiamo riportato, nel *depliant* normale che viene consegnato a tutti gli acquirenti di *skipass*, le regole del famoso decalogo dello sciatore, che è considerato un po' la *summa* del buon comportamento, alle cui regole, in tal modo, invitiamo gli acquirenti ad attenersi. Sappiamo che tale iniziativa non ha forza di legge, ma costituisce comunque un riferimento per i giuristi e, soprattutto, viene usata, sia pure sempre nella stessa maniera non cogente, in tutta Europa. Quindi, ha già un significato di uniformità.

Questi sono, a nostro avviso, i punti fondamentali; naturalmente, resto a disposizione della Commissione per rispondere a qualunque domanda i deputati vogliano porci. Non abbiamo considerato tutte le proposte di legge — le stiamo studiando adesso —; quindi, ci riserviamo di far pervenire, eventualmente, qualche memoria scritta in proposito.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, dottor Lazzari per la sua esposizione e do la parola al dottor del Bo di Torre Rotonda, presidente dell'Associazione direzioni stazioni invernali italiane.

**ALDO del BO DI TORRE ROTONDA,** *Presidente dell'Associazione direzioni stazioni invernali italiane (DSI).* Il dottor Lazzari è presidente di un'associazione che, a differenza della nostra, è di categoria; tuttavia, alla fine, si fa lo stesso lavoro e perciò dovrei ripetere, più o meno, quanto già da lui riferito. Mi limito, invece, ad aggiungere una considerazione, vivendo la vita della montagna tutti i giorni. Il nostro è un mondo abbastanza grande ma è anche un mondo piccolo; bisogna capire, dunque, quanto sia fattibile e quanto no. Sento dire da tutti i

genitori come il casco sia una cosa necessaria ma, poi, bisognerebbe convincere tutti ad usarlo. Facciamo presente che lo sci è leggermente in calo e che, se dobbiamo cercare nuova clientela, dobbiamo rivolgerci a nazioni che questa forma di educazione non l'hanno acquisita. Ignoro, al riguardo, come si possa fare a convincerle; non sarà certo raccomandando di venire in Italia pur se al prezzo di una « bella » multa dovuta alla inosservanza dell'obbligo del casco.

Come diceva il presidente dell'ANEF, abbiamo una idea comune, non perché lavoriamo insieme ma perché è una nostra idea. Poiché questa è la Commissione che si occupa di cultura e di istruzione, voglio chiarire come sia importante cercare di arrivare ai giovani, sottolineando il fatto che abbiamo perso due generazioni di educazione allo sport. Se si riuscisse ad avvicinare i giovani, attraverso la famiglia, la scuola, la scuola di sci, la federazione, si potrebbe far qualcosa di buono. Bisogna recuperarli, il più presto possibile, sia in Italia sia, anche, all'estero; noi, infatti, stiamo cercando clientela all'estero; è un lavoro lungo, ma sarà il lavoro di base per poter arrivare ad un risultato.

Vi è poi un'altra questione, che ho appreso dalla lettura di alcune proposte di legge in esame; quella dei patentini. Mi domando, a tale proposito, come si faccia a dare un patentino e chi lo possa dare. Ritengo che di tale questione, visto che neppure si sa come possa essere realizzabile sia, forse, anche inutile discutere.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola al dottor Giancarlo Morandi, presidente dell'Istituto nazionale per la ricerca scientifica e tecnologica sulla montagna (INRM).

**GIANCARLO MORANDI, Presidente dell'Istituto nazionale per la ricerca scientifica e tecnologica sulla montagna (INRM).** Sarò molto breve, soffermandomi su alcuni aspetti che potrebbero rivelarsi utili per le valutazioni del legislatore.

Circa i pericoli di collisione, la Fisica austriaca, che dispone di informazioni statistiche al riguardo, rileva che il 90 per

cento degli incidenti riguarda cadute individuali, il 5 per cento è relativo allo scontro con ostacoli naturali ed artificiali e una pari percentuale — di entità dunque limitata — si riferisce al « famigerato » scontro con un altro sciatore. Per quanto riguarda la pericolosità dello sci, anche in questo caso non disponiamo direttamente di una statistica italiana, ma secondo i dati americani, riferiti agli anni 1999 e 2000, se la nautica da diporto è interessata da 54,8 incidenti mortali su un milione, l'attività subacquea da 47,4 e il nuoto dal 25,3, il numero di incidenti riferiti allo sci è solo del 4,27. Ciò significa che per uno sciatore, il rischio di incidente è pari ad uno ogni 1.077 giornate. Ciò implica che chiunque pratici sci per 14 giorni all'anno ha un rischio di incorrere in un incidente in 75 anni di attività, dal punto di vista statistico. Per cui il fenomeno non è preoccupante. In tal senso, occorre sottolineare che sono stati i *mass media*, facendo molta confusione tra sci alpinistico e sci *tout court*, ad aver sollevato nell'opinione pubblica questa grande preoccupazione relativamente allo sport in esame. Ciò non toglie che un quadro normativo a livello nazionale potrebbe essere utile, non sussistendo, allo stato attuale, un intervento di coordinamento generale.

Sottolineo che le regioni si sono comportate in modo diverso, alcune hanno già legiferato, altre non si sono ancora poste il problema di adottare normative al riguardo. Ritengo che una legge nazionale che demandi alle regioni — secondo certi parametri — l'adozione delle decisioni normative necessarie sia utile. A titolo esemplificativo, cito il caso degli impianti di risalita: si nota in questo ambito una certa difformità nel comportamento delle regioni, a proposito della richiesta da parte dei centri antivalanghe della certificazione della pista dal punto di vista della sicurezza nei confronti delle valanghe stesse. Dai dati in mio possesso non risulta che una regione abbia chiesto la collocazione dei piloni degli impianti di risalita in un terreno dove anteriormente sia stata verificata l'esistenza o meno del *permafrost* cioè di quelle lingue di ghiaccio fossile

sotterraneo capaci di cagionare dei movimenti anche piccolissimi delle rocce sovrastanti, e che sono riscontrabili nel caso di una analisi appropriata, ciò che, per esempio, è richiesto in Francia su tutto il territorio nazionale.

I nostri impianti, tuttavia, ad onore di chi li gestisce, li ha progettati e condotti, sono spesso migliori di quelli stranieri, anche dei paesi vicini. Per quanto riguarda la sicurezza degli sciatori, non posso che ribadire quanto già è stato anticipato dai colleghi: ritengo che andare oltre i 12 anni con l'imposizione del casco sia già molto. In ogni caso, quello dei 12 anni è il termine che l'Europa sta individuando come soglia per gli sciatori; per cui sarebbe logico che anche la legge italiana contenesse una indicazione analoga.

Mi sembra giusto ribadire inoltre che, sulle piste, qualsiasi norma noi volessimo adottare, dovrebbe comunque fare i conti con l'educazione dei cittadini. Se facciamo riferimento al grande problema degli incidenti stradali, ai seimila morti che abbiamo nonostante i divieti esistenti, ci renderemmo conto che il problema non è nel divieto stesso o nel rilascio di patenti, quanto invece in una carenza educativa, di formazione. Se il Parlamento pensasse di dovere legiferare in materia, farebbe bene ad imporre — a chi ha a cuore l'utilizzo di uno sport come mezzo di grande produzione turistica, economica per la nostre valli montane — l'erogazione di risorse sul fronte dell'educazione.

Le regioni, le province e le comunità montane, o comunque le istituzioni competenti, potrebbero essere impegnate a impiegare una parte degli stanziamenti di bilancio in attività educative sui campi di sci. Non dimentichiamo che lo sci, soprattutto quello su pista, è lo sport che ha concorso all'emancipazione di molte località montane, ove attualmente, a differenza dell'arretratezza in cui versavano le relative popolazioni sino a circa cinquanta anni fa, il 100 per cento dei giovani frequenta l'università. Per cui questo sport ha avuto un grande impatto dal punto di vista sociale ed economico. A mio parere sarebbe dunque doveroso accompagnarlo

con tutte le misure possibili per renderne la fruizione non pericolosa e soprattutto per non fare apparire drammatico ciò che drammatico non è.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola ai deputati che desiderano intervenire.

**GIANANTONIO ARNOLDI.** Ringrazio gli illustri ospiti per la loro esposizione. Ci hanno tracciato un quadro preciso, organico della situazione del mondo della montagna e dello sci con grande sinteticità. Vi ringrazio di averci riportato con i piedi per terra, facendoci capire che nel mondo della montagna vi è attenzione a quello che anche il Parlamento sta facendo.

Su alcune questioni si richiederebbe però un'ulteriore riflessione, in modo che rimanga agli atti di questa Commissione. Venendo agli aspetti principali da trattare, mi soffermerei innanzitutto sul tema dell'assicurazione. Mi è sembrato di capire che, da parte degli impiantisti, sussista una qualche forma di difficoltà a comprendere come possa essere venduta una assicurazione, insieme allo *skypass*. Avevamo già compreso, anche nelle altre audizioni, che questo avrebbe potuto rappresentare un problema; ed oggi questa difficoltà è stata espressa chiaramente. Vorremmo chiedere se, dal punto di vista della copertura assicurativa, impianti e piste siano coperti da assicurazione, se lo siano in modo adeguato, e come funzioni il soccorso sulle piste.

Un'altra questione sulla quale si rendono opportuni chiarimenti è quella relativa alla divisione delle piste. In merito, vorrei conoscere la vostra opinione relativamente alla presenza di certe limitazioni in alcune delle piste e l'effetto che eventualmente potrebbe essere prodotto dalla presenza di piste dedicate esclusivamente allo *snow bord*.

Un'ulteriore questione riguarda il tema delle regole. È emersa in Commissione l'esigenza di assicurare una qualche forma di regolamentazione alla materia, anche in riferimento alla convivenza dello sci con lo *snow bord* e a quella tra gli sciatori nella

pista. Ritenete che il decalogo dello sciatore sia unico, intoccabile e un elemento di riferimento preciso?

Quanto al tema dell'innervamento artificiale, se da più parti ci è stato detto che esso può costituire una occasione di maggiore sicurezza, talune voci si sono sollevate in dissenso sostenendo che oggi le piste in Italia sono allestite così bene da sollecitare il desiderio di velocità, aumentando pertanto gli incidenti. Qual è la situazione della sicurezza delle piste? Esistono dei contributi e dei finanziamenti? Le regioni hanno delle regole certe? Questo fa parte di un impegno razionale di tutti gli esercenti?

Per quanto riguarda il casco, siete poi stati molto chiari: avete espresso una posizione ineccepibile.

Venendo alle conclusioni, mi soffermo su due questioni essenziali. Una normativa europea nella materia in esame non esiste, esistono semmai degli Stati che regolamentano alcuni di questi aspetti. Avete sottolineato anche l'aspetto della educazione e della formazione. La Commissione cultura della Camera dei deputati è sicuramente interessata a questo profilo da approfondire.

In ultimo, sarebbe utile chiarire cosa voi pensiate relativamente ad una delega quasi totale alle regioni in merito. Ritenete che questo possa essere opportuno? Pensate che le regioni — che voi conoscete bene — siano già organizzate per regolamentare la materia? Reputate che un ordinamento semplice ma puntuale a livello nazionale possa essere necessario?

Rispetto ad alcune piste a cui sono legate più regioni, ritenete che possano essere sottoposte a regole diverse in modo inopportuno? La eventuale mancata regolamentazione regionale potrebbe aprire un'emergenza tale da porre in crisi l'immagine della montagna? Riteniamo importante acquisire il vostro parere in merito. Vi ringrazio anticipatamente per la vostra disponibilità.

GIUSEPPE DETOMAS. Constato con piacere (tra l'altro, lo ha rilevato anche il relatore) che gli operatori del settore ci

riportano con i piedi per terra e, soprattutto, ridimensionano la necessità di intervenire con norme estremamente dettagliate in merito alla sicurezza. Sentendo gli operatori, molto spesso ci si accorge che o si tratta di disposizioni difficilmente attuabili o di norme che potrebbero avere effetti perversi e penalizzanti per l'intero settore.

Ritorno su quelle questioni che mi sembrano maggiormente attinenti all'oggetto normativo al nostro esame. La prima concerne le valanghe. Il dottor Lazzari ha fatto un riferimento alla normativa delle province autonome di Trento e di Bolzano. Si tratta di un rilievo che avevo già fatto anch'io in una audizione precedente, allorché ho ribadito la rilevanza di una gestione attiva contro il rischio valanghe. Si tratta di un fattore importante sia per la gestione del territorio sia ai fini del contenimento dei costi, tenendo presente che il rischio valanghe è sì rilevante sotto il profilo della sicurezza ma, grazie ad una gestione attiva, può essere contenuto e notevolmente ridimensionato. Vi chiedo allora se tale normativa possa assurgere a riferimento e se i relativi istituti possano in qualche modo formare il criterio ispiratore di una disciplina generale (ferme restando, ovviamente, le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome).

Mi soffermo ora sulla questione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile, di cui a più riprese si è ritenuto importante dotare gli sciatori. Personalmente manifestò in proposito più di una perplessità, perché esso non significa necessariamente più sicurezza e prevenzione, in quanto la tutela interviene solo quando l'incidente è già avvenuto. Caricare dell'onere assicurativo gli impiantisti, trasformandoli sostanzialmente in assicuratori, potrebbe secondo voi avere degli effetti negativi sotto il profilo della concorrenza ed incidere in maniera pesante sul prezzo dello *skipass*? Inoltre, qual è la situazione economica degli impiantisti? Vi prego di fornirmi una panoramica generale, senza puntare l'attenzione su quegli impiantisti presenti in aree

geografiche più fortunate. A me sembra che gravare di un onere una categoria — che non mi risulta se la passi benissimo — possa essere eccessivo. Mi interessa in ogni caso conoscere il vostro giudizio.

Vorrei inoltre chiedervi se avete dei dati circa l'incidenza negativa sul fenomeno dello sci di normative troppo restrittive e penalizzanti sotto il profilo sanzionatorio a carico dei trasgressori.

Quanto alla praticabilità della proposta di separare le piste, nella valle da cui provengo vi è una zona, Ciampedie, ove è stato vietato l'uso dello *snowboard*. Da quanto mi risulta, si tratta di un esperimento rimasto isolato, che non ha avuto particolare fortuna. Risulta a voi che questa soluzione possa essere praticata in maniera estensiva e, sempre secondo voi, che incidenza potrebbe avere in termini percentuali sui praticanti. La domanda trae origine dalla mia esperienza personale: ho un figlio che pratica lo *snowboard* e, se non può andarci lui, neanch'io vado a sciare.

Quanto al casco, vi chiedo se, secondo voi, potrebbe essere efficace l'imposizione del suo uso e che incidenza sulla pratica dello sci potrebbe aversi se l'introduzione del relativo obbligo venisse limitata solo all'Italia.

MARCO AIRAGHI. Se è importante il fatto che un legislatore serio debba meditare ogni implicazione della normativa da introdurre (e perciò abbiamo ritenuto molto opportunamente di svolgere delle audizioni con gli addetti ai lavori), è altrettanto vero che ognuno di noi ha delle convinzioni personali e tende a porre le domande secondo una certa ottica per ricevere la risposta che intende ottenere. Perciò il collega che mi ha preceduto, che è nettamente contrario alla divisione delle piste, ha impostato la domanda in base alla sua esperienza personale. Io lo farò in un altro modo. Risulta a voi che vi siano degli sciatori abituali i quali negli ultimi anni, a causa della diffusione dello *snowboard*, siano preoccupati, spaventati o

non più sereni per paura di essere coinvolti in qualche incidente e perciò abbiano diminuito la loro pratica dello sci?

L'assicurazione obbligatoria costituisce un altro punto molto discusso, che ci vede giustamente indecisi o dubbiosi. Una parte di noi è assolutamente contraria perché ritiene sia un costo difficilmente sostenibile; altri ritengono che sia una misura dovuta oltre che positiva. Per quanto mi riguarda, provo a porre la mia domanda nel modo seguente: non mi risulta che siano diminuiti il traffico stradale e l'acquisto degli autoveicoli da quando esiste l'assicurazione sulla responsabilità civile; anzi, gli automobilisti si sentono più tranquilli, proprio perché esiste una simile forma assicurativa.

Anche nel caso dello sci la cosa potrebbe ripetersi. Allo stesso modo, l'imposizione del casco potrebbe essere vista come una possibile forma di rigidità che potrebbe indurre qualcuno ad abbandonare gli sci. Qualcuno diceva prima che i turisti provenienti dai paesi dell'est potrebbero essere indotti a scegliere altre mete qualora venga introdotto l'obbligo del casco; d'altro canto non potrebbe darsi, invece, che alcuni genitori spaventati dai possibili incidenti una volta introdotto il casco diventino più propensi a frequentare le piste da sci? Un legislatore serio deve cercare di valutare il senso critico di tutti i pro e i contro. Vi prego di vagliare attentamente anche la possibilità di una separazione delle piste da sci da quelle da *snowboard*, anche se forse si tratta della proposta più difficile da realizzare, perché, se è facile immaginarne l'attuazione in certi comprensori ed in certe piste di particolari dimensioni, è del tutto evidente che per certe località sciistiche si tratterebbe di compiere scelte radicali in un senso o nell'altro.

Nell'audizione di martedì scorso dei rappresentanti dei maestri di sci ci è stato fatto notare come negli ultimi anni si sia verificato un maggiore affollamento sulle piste, con una conseguente diminuzione degli spazi liberi a disposizione degli sciatori, a causa della aumentata capacità di trasporto degli impianti di risalita che ha

ridotto le code alla base moltiplicando, però, la presenza degli utenti sulle piste e la frequenza degli incidenti. Secondo voi sarebbe realizzabile una sorta di autoregolazione tesa a coordinare la capacità degli impianti di risalita con quella delle piste in modo da lasciare agli sciatori lo spazio di azione sufficiente a garantire una sicurezza minima?

**PRESIDENTE.** Anche io vorrei porre una domanda, che non richiede una risposta immediata ma la redazione di un documento scritto, che potrete inviare anche successivamente alla Commissione. Mi sembra che il punto sul quale hanno convenuto tutti gli auditi sia rappresentato dalla consapevolezza che occorre attuare un processo di educazione alla montagna, attraverso la formazione e l'informazione, piuttosto che rigide normative. Mi pare si tratti di un lodevole intento, diretto alla prevenzione piuttosto che alla repressione o al rimedio post-trauma; al riguardo sarebbe utile avere da voi dei suggerimenti, anche scritti, per l'attuazione di questi programmi di educazione alla montagna.

Do la parola ai nostri ospiti per le risposte.

**SANDRO LAZZARI, Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF).** Comincio con l'affrontare il tema del soccorso sulle piste. Tutte le leggi regionali di autorizzazione delle piste prevedono l'obbligo per i gestori di assicurare il trasporto a valle degli sciatori infortunati. Lo sciatore deve essere recuperato dalla pista e portato con mezzi e persone idonei fino a dove può essere consegnato ad un'ambulanza. Consegnato l'infortunato ad una ambulanza o al servizio sanitario nazionale il nostro compito termina; credo che non si possa pretendere di più nelle zone sciistiche.

Questo servizio è previsto un po' in tutte le zone, in taluni casi viene svolto egregiamente dalle forze dell'ordine (polizia, carabinieri, guardia di finanza e, in qualche caso, la forestale): per noi costituisce un utile ausilio, perché, natural-

mente, ci sgrava da un servizio, ma anche perché la presenza di una divisa aiuta anche la sorveglianza ed il mantenimento dell'ordine pubblico. Bisogna tenere presente che in taluni momenti nelle zone sciistiche l'assembramento di persone può essere molto alto, e la presenza di un uomo in divisa può essere utile anche per sedare gli animi di utenti particolarmente suscettibili.

Le regole di convivenza dovrebbero essere alla base della coesistenza degli sciatori, non solo di diverse specialità, ma anche tra chi è più o meno spericolato. Gli scalmanati andrebbero fermati, chiaramente, però, non è un compito che possiamo assumere noi gestori o i maestri di sci: per sanzionare un comportamento occorre necessariamente un pubblico ufficiale. Credo che definire i criteri per stabilire la pericolosità di un comportamento effettivamente sia una delle cose più difficili da realizzare.

L'onorevole Arnoldi ha sostenuto l'impossibilità di cambiare il decalogo, mentre io lo ritengo modificabile; comunque, per fortuna, esiste, e credo sia perfezionabile e che si possa lavorare per modificarlo: se non ci fosse, bisognerebbe inventarlo.

L'onorevole Arnoldi ha posto anche l'accento sulla sicurezza delle piste, che sono fatte bene e, quindi, diventano pericolose; molti hanno nostalgia delle gobbe, perché si andava più piano, sebbene il numero degli incidenti con fratture fosse molto elevato.

Con le piste più lisce, oggi, lo sci non si blocca più, per cui, quando si cade, si prende solo una bella botta; sono, quindi, cambiate le tipologie dei traumi. Si tratta di un dato irreversibile, e non si può pensare di cambiare: ormai, le persone si sono abituate, e non vogliono più le gobbe sulle piste.

L'anno scorso, nella nostra zona, la prima neve naturale è scesa il 12 di febbraio. Con l'uso della neve artificiale, gli sciatori erano contenti e ci facevano i complimenti; dopo la prima nevicata, sono giunte le lamentele.



GIANANTONIO ARNOLDI. Nelle precedenti audizioni era stato proposto di ridurre l'ampiezza delle piste, per diminuire la velocità.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Signor presidente, non siamo mai contenti: da una parte, abbiamo bisogno di una maggiore superficie, per l'affollamento delle piste, ma dall'altra parte, si sostiene che con ciò si aumenta la velocità.

PRESIDENTE. Se la pista fosse divisa a metà, si diminuirebbe la velocità, consentendo a tutti di sciare in tranquillità.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Signor presidente, dissento da tale opinione. La tutela dei principianti è data dallo spazio: più una pista è stretta, più è difficile e pericolosa.

PRESIDENTE. Coloro che praticano lo sci alpino hanno sostenuto la necessità della costruzione di una corsia laterale per la risalita, lì dove non esistono possibilità di accesso alla montagna.

FRANCO VISMARA, *Rappresentante dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Il problema è sorto l'anno scorso, in quanto, non essendo caduta neve, avrebbero potuto sciare soltanto sulle piste; tuttavia, la ritengo una idea pericolosa: è come percorrere una strada a senso unico, con alcuni che procedono contro mano.

Capisco le loro necessità, e posso anche essere d'accordo sull'utilizzazione delle piste dopo la chiusura.

È fondamentale nella pratica dello sci l'educazione delle persone; a tal proposito si potrebbero, allora, organizzare delle giornate di educazione sciistica presso le scuole.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari*

(*ANEF*). Signor presidente, non siamo, quindi, d'accordo sull'argomento con chi ci ha preceduto.

LINO ZANI, *Rappresentante dell'Associazione direzioni stazioni invernali italiane (DSI)*. Signor presidente, oltre ad essere un rappresentante dello DSI, sono anche un maestro di sci.

Su alcune piste, in prossimità di incroci, ultimamente, sono state poste delle reti, allo scopo di rallentare la velocità dello sciatore. Ma ritengo quasi impossibile imporre la divisione della pista, per evitare la velocità; se la pista è bella ed i praticanti sono in grado di farla, per forza di cose la velocità aumenta, altrimenti, si perderebbe il gusto dello sciare: lo scopo dello sciatore è proprio, infatti, di provare l'ebbrezza della velocità.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. All'onorevole Airaghi dico che l'anno scorso la neve artificiale e quella naturale si sono mischiate, e non è cambiato assolutamente il rapporto sul numero degli incidenti. La neve artificiale può, quindi, essere uno strumento per aumentare la sicurezza della pista; infatti, un buon innevamento, garantito da impianti validi, può, effettivamente, rendere migliore la pista.

MARCO AIRAGHI. Non vorrei aver dato l'impressione di aver detto che la neve artificiale è più pericolosa di quella naturale; anche per me la situazione non è peggiorata, bensì appare migliore di prima.

La penso, perciò, esattamente come lei.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Presidente, la qualità della pista migliora, se viene rinfrescata regolarmente.

Gli impianti di innevamento hanno un costo, e quando si parla di messa in sicurezza si citano i pali e le reti; tuttavia, anche un buon innevamento può migliorare la sicurezza.

Anche in tal caso è una questione di costi. Tanto per dare un'idea (anche perché i costi di innevamento sono molto variabili in ragione di una quantità enorme di fattori), se uno spende 100 per costruire un impianto di risalita, deve aggiungerne 35 per fare un impianto di innevamento. Questo poi comporta anche un costo annuale per la fabbricazione della neve. Quindi anche la sicurezza ha un costo.

Se debbano essere le regioni o lo Stato a provvedere, non sta a noi dirlo. Indubbiamente il federalismo ha attribuito poteri alle regioni. Quelle a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano sono anche le regioni più specializzate nel settore dello sci, quelle che hanno maggiore tradizione e densità e perciò godono di maggiore autonomia da tempo. Le attuali leggi regionali hanno attinto molto dalla vecchia legge (sempre aggiornata e rinnovata) della regione Trentino-Alto Adige. Essendo stata molto copiata, vi è una certa uniformità nell'ambito delle esistenti leggi regionali in ragione di questa loro matrice comune.

GIANANTONIO ARNOLDI. Trattandosi di un punto importante, vorrei capire meglio cosa voi chiedete debba essere regolamentato da noi. Ad esempio, sarebbe opportuna una regolamentazione comune sulla delimitazione delle piste, sul recepimento di un identico decalogo in tutta l'Italia o sull'adozione di uguali obblighi di sicurezza oppure — come sostiene qualcuno all'interno di questa Commissione — fatte delle enunciazioni di principio, dobbiamo delegare tutto alle regioni? Tenete presente che si tratta di un aspetto non di secondo piano.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Mi permetto di dire che è opportuno lasciare un certo margine di discrezionalità ai politici. La nostra idea è comunque quella che lo sciatore dovrebbe trovare normative uniformi da ogni parte. All'estero non esistono leggi sulle piste, però è in atto da parte dei gestori un

processo di uniformazione agli stessi metodi, sistemi, segnaletica ed altro. Quindi vediamo di buon occhio il fatto che la disciplina sia uniforme per tutti. Lo sciatore — ripetiamo — non deve trovare diversità di disciplina quando passa da una provincia o da una regione all'altra. Si tenga presente che non esistono solo le singole piste ma anche veri e propri itinerari sciistici che abbracciano più territori e perciò, nell'ambito dell'itinerario, lo sciatore deve essere trattato in maniera uguale dappertutto.

L'onorevole Detomas aveva posto alcuni problemi di carattere economico e non solo tecnico. Sulla normativa valanghe, senza ripetere quanto ho già esposto, dico solo che bisogna evitare non la valanga ma il rischio da valanga. Se noi volessimo evitare assolutamente che le piste non siano assoggettabili a valanghe, ne dovremmo chiudere la metà. Ma non è questo ciò che vogliamo fare e in proposito ritengo siamo tutti d'accordo. Ritengo che il sistema di monitoraggio e gestione del rischio valanghe — introdotto dalla provincia di Trento direttamente nella sua legge provinciale ma applicato anche in altre regioni — sia il sistema più valido perché effettivamente offre garanzie di buon controllo. Questo vale per le piste e per il sentiero di soccorso agli impianti di risalita. Infatti la difesa può avvenire efficacemente o con opere fisse paravalanghe oppure con la vigilanza e il controllo.

Quanto alla domanda sulla situazione economica degli impianti di risalita, tolte alcune zone attrezzatesi prima o che per tradizione godono della settimana piena, la maggior parte delle altre lavora nei *weekend* e ciò non è sufficiente per far vivere un impianto di risalita. Quindi lo stato finanziario della generalità delle stazioni sciistiche non è florido. Teniamo presente che per sopravvivere bene bisogna avere almeno un centinaio di giorni lavorativi nella stagione. Quando si lavora soltanto nei *weekend* i giorni utili sono pari a circa la metà di quelli occorrenti e il margine non è sufficiente per garantire un bilancio in attivo. Gli impianti di risalita sono molto importanti per l'indotto

che creano. È necessario farli funzionare, perché altrimenti non lavorano gli alberghi e le altre attività. Si valuta che il rapporto tra utile diretto ed utile indotto sia di uno a sette o a nove in base alle zone. Chiaramente in questa situazione ogni incidenza negativa, che possa scoraggiare la gente a venire, potrebbe determinare la crisi. Noi siamo preoccupati di scoraggiare i giovani che vanno a sciare, perché sono i clienti di domani.

Vi sono poi zone che non possono permettersi di perdere nessun utente. Quindi anche separare le piste, scoraggiando qualcuno, potrebbe determinare dei problemi. L'onorevole Detomas ha fatto l'esempio del Ciampédie, che ha detto no allo *snowboard*. Sicuramente chi non lo pratica è contento e perciò lo cita come esempio positivo. A noi però non risulta che il Ciampédie navighi bene. Va detto che la causa è da ricondurre probabilmente al fatto che si tratta di una zona isolata e non legata ad itinerari. Ovviamente, se fosse un anello di un circuito, non potrebbe fare quella politica e la situazione cambierebbe sicuramente.

Onorevole Airaghi, è vero che qualcuno preferisce la separazione delle piste, mi sembra però che il nostro scopo debba essere quello di far vivere la montagna, di garantire l'arrivo di gente e (sia pur senza far correre loro rischi) di evitare troppi obblighi e divieti. Vediamo sempre ben volentieri la presenza degli appartenenti alle forze di polizia, però se dietro ad ogni curva ci fosse un agente con la paletta non ci sarebbe più divertimento.

Quanto all'affollamento sulle piste, intanto bisogna dire che statisticamente gli incidenti più gravi ed il maggior numero di essi avvengono quando la condizione è ottimale. Le piste affollate inducono alla prudenza e diventa difficilissimo vedere incidenti gravi. Inoltre quelli che si verificano non sono in gran numero. Più che altro l'affollamento cagiona fastidio e una certa preoccupazione quando sciando si è seguiti a breve distanza da qualcuno e non si è certi di essere stati visti.

Quanto alla proporzione tra portata degli impianti e portata delle piste, la

normativa prevede uno specifico rapporto. Quando si presenta il progetto di un impianto con una data capacità oraria, bisogna anche dimostrare che la pista servita sia adeguata.

Il rapporto attualmente parla di 40 sciatori per ettaro; il controllo esiste, in diversi casi ci sono stati impianti penalizzati nella portata (alcuni impianti, soprattutto quelli ad agganciamento automatico, sono a portata costante) perché la pista oltre un certo numero di utenti non può andare.

Per quanto riguarda il casco è vero che gli italiani sono più protettivi, però i bambini tedeschi con il casco sono molti di più.

FRANCO VISMARA, *Rappresentante dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Non conosco uno sciatore che abbia smesso a causa della contemporanea presenza dello *snowboard* sulle piste, certo si lamentano tutti ma non smettono di sciare per questo motivo. Mi permetto di contestare, inoltre, quanto affermato sull'aumento degli incidenti negli ultimi anni. Gli incidenti rispetto al numero degli sciatori sono diminuiti in percentuale, uno sciatore oggi ha la probabilità di infortunarsi ogni 75 anni di intensa attività sciistica, anche se poi, come in tutte le statistiche, magari vi è qualcuno che ne subisce più di uno nell'arco della sua vita. Forse è più probabile essere investiti da un'automobile camminando per strada che subire un incidente sciando.

ALDO del BO DI TORRE ROTONDA, *Presidente dell'Associazione direzioni stazioni invernali italiane (DSI)*. È difficile aggiungere qualcosa rispetto a quanto detto da chi mi ha preceduto. Ci sono delle località che con lo *snowboard* hanno aumentato l'affluenza ai loro impianti. Un noto pittore ed umorista francese per rappresentare la scarsa funzionalità degli impianti di risalita negli anni settanta aveva raffigurato una coda circolare che partiva da un capo dell'impianto per giungere fino all'altro. Adesso con l'aumento

della portata degli impianti la gente arriva in cima e magari staziona nel rifugio per un po' di tempo a prendere il sole, poi all'improvviso un gruppo di un centinaio di persone decide di scendere a valle con gli sci. Ho appena partecipato all'organizzazione di un campionato mondiale rotariano che ha interessato circa 400 persone. Queste persone hanno riempito una stazione minore che altrimenti sarebbe rimasta vuota. Un operaio degli impianti, che lavora allo Stelvio d'estate, ha telefonato a mio figlio, che aveva accompagnato quelle persone come maestro di sci, per ringraziarlo della loro presenza. Questa gente è giunta da tutta Europa, dall'America e persino dal Suriname e dal Mozambico; quando è arrivata alla stazione tra le altre cose hanno trovato un casco in omaggio, naturalmente, una parte di loro non sapeva che farsene, comunque il resto dei partecipanti lo ha utilizzato per le competizioni per poi toglierselo e sciare in libertà con il proprio berretto. Mentre ricevevano il casco molti di loro hanno chiesto se fosse obbligatorio il suo utilizzo perché in tal caso sarebbero andati a sciare da un'altra parte. I partecipanti provenienti dall'Europa dell'est non hanno neanche compreso appieno la sua funzionalità tanto che ci hanno fatto sapere che al ritorno a casa l'avrebbero utilizzato per andare in moto.

Oramai la neve artificiale ha raggiunto degli ottimi livelli qualitativi e non fa altro che migliorare, se uniamo questi progressi a quelli dell'attrezzatura per sciare otteniamo il risultato di una maggiore velocità a disposizione degli sciatori. Tale incremento della velocità può trasformarsi, a seconda di chi utilizza gli sci, in un pericolo o in una maggiore sicurezza. I giovani rotariani sono venuti con gli *snowboard* ed hanno chiesto di organizzare anche per loro una gara, quando gli abbiamo comunicato che avremmo separato le piste ci hanno chiesto di scendere sullo stesso tracciato di slalom degli sciatori e non c'è stato verso di fargli cambiare idea. Sulla questione mi sembra che si stia parlando di una forma di ghettizzazione in un senso e nell'altro che non può essere

apprezzata, tenendo conto che si tratta di una nuova generazione che in qualche momento può avere voglia di esibirsi in particolari discipline ma per il resto ama sciare normalmente. La nostra associazione è disponibile a iniziare la diffusione dell'educazione alla montagna attraverso i suoi docenti, i suoi maestri di sci. Occorrerebbe insegnare non solo lo sci ma anche gli altri sport della montagna, perché lo sport rappresenta un ideale per un buono sportivo, da qualsiasi ceto provenga, mentre non lo è per un pessimo sportivo.

GIANCARLO MORANDI, *Presidente dell'Istituto nazionale per la ricerca scientifica e tecnologica sulla montagna (INRM)*. All'onorevole Airaghi, che spera che con l'introduzione del casco diminuiscano gli incidenti, vorrei ricordare l'esempio del casco per i motorini. Abbiamo 6 mila morti per incidenti stradali, di cui molti sono dovuti ai motorini guidati da ragazzi senza casco, non illudiamoci, pertanto, sulla protettività delle famiglie italiane, perché lo sono solo quando vogliono. Mi premeva confermare il dato sul numero degli incidenti. È vero che il numero degli incidenti, in base alle statistiche in nostro possesso, è aumentato dell'11 per cento, ma la frequenza degli sciatori è aumentata del 23 per cento, per cui globalmente in percentuale gli incidenti sono diminuiti.

Il presidente invitava a presentare le nostre richieste alle regioni. Per la costruzione degli impianti, è vigente la normativa antivalanghe; tuttavia, le regioni dotate di uffici per la prevenzione sono il Piemonte, la Valle d'Aosta, la Lombardia, il Trentino Alto Adige, il Veneto, ed il Friuli Venezia Giulia; le altre regioni, invece, sono prive di tecnici per affrontare il problema.

In Italia è presente l'INEVA, che associa gli uffici di prevenzione delle valanghe e che hanno compiuto la mappatura del territorio; con una specifica normativa, si potrebbe obbligare, allora, tutte le regioni che vogliono dotarsi, o che sono dotate, di

impianti di risalita, ad essere competenti autonomamente per il problema delle valanghe.

L'educazione e la formazione devono tradursi in comunicazione; i territori, interessati allo sviluppo del turismo sciistico, potrebbero utilizzare una parte delle risorse, impegnate per la comunicazione, per l'educazione. Ricordo che le regioni hanno l'obbligo, inoltre, di investire una parte delle loro risorse per la comunicazione, presso i *mass media* nazionali e locali.

Altre risorse potrebbero essere destinate alla diffusione dell'educazione e per la prevenzione degli incidenti. Tale indicazione potrebbe essere fornita dal Parlamento, al fine di favorire l'espansione della comunicazione degli enti regionali e locali.

MARCO AIRAGHI. Signor presidente, sono stato chiamato in causa: questa sera, ho fatto io la parte del cattivo, gli altri presenti, infatti, sono troppo legati ai gestori degli impianti, e non vogliono regole, per non perdere la possibilità di avere gli *skipass*.

Sono soddisfatto per le affermazioni sulla diminuzione degli incidenti da neve; tuttavia, non è una mia opinione quella dell'affollamento delle piste, è una affermazione del dottor Fabretto dell'associazione maestri di sci. Sono opinioni di altri addetti ai lavori, che non la pensano come voi.

GIANCARLO MORANDI, *Presidente dell'Istituto nazionale per la ricerca scientifica e tecnologica sulla montagna (INRM)*. Le nostre sono statistiche ufficiali; mentre le affermazioni del maestro di sci sono opinioni.

MARCO AIRAGHI. Ho riferito solo ciò che mi è stato detto: a voi ho chiesto un parere, che ogni categoria audita, ovviamente, ha fornito secondo la propria stima.

Per il casco, ad esempio, alcuni hanno sostenuto di volerlo obbligatorio; il legislatore deve, opportunamente, garantire la sicurezza dei cittadini, per cui troveremo una soluzione equilibrata per tutti.

PRESIDENTE. Volevo puntualizzare che tutti gli auditi hanno sostenuto che, percentualmente, gli incidenti sono diminuiti.

L'idea di una divisione della pista, per restringerne l'ampiezza, era venuta per diminuire la velocità; ma tale ipotesi non è stata fatta da chi aveva sostenuto la tesi dell'aumento degli incidenti: tutti hanno detto il contrario.

Essendo diminuiti gli incidenti ed essendo aumentata la velocità, avrei voluto sapere se si fosse riscontrato un aumento della gravità degli incidenti. Tuttavia, l'ora è tarda, e perciò rinvieremo tale questione.

SANDRO LAZZARI, *Presidente dell'Associazione nazionale esercenti funiviari (ANEF)*. Signor presidente, abbiamo bisogno di aiuto per la comunicazione; infatti, se possiamo agire da soli per la individuazione degli argomenti, non siamo tuttavia in grado di programmare e modulare la comunicazione negli ambienti giusti.

PRESIDENTE. Gli istituti scolastici possono definire, autonomamente, il 15 per cento del loro programma, permettendosi di inserire una parte sulla comunicazione in montagna; e ciò può essere fatto subito, senza dover attendere l'emanazione di nuove normative.

Ringrazio gli auditi ed i colleghi intervenuti. Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 18,10.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa  
il 12 marzo 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO