

Application of European standard EN-13814 without the support of the 'Machinery Directive' restricts the free movement of transportable rides, consequently limiting the possibility for operators to make investments

## FREEDOM OF CIRCULATION OF RIDES ON THE EUROPEAN MARKET

*by Enrico Fabbri*

Many operators of transportable rides are interested in purchasing large, spectacular, attractions, involving major investments. In these cases, the payback is determined considering operation of the attraction at the largest and most profitable funfairs, which often are not all in the same country. Depending on the countries in question, the cost and feasibility of such movements may hold several surprises, with the costs being quite high indeed.

A hypothetical customer who wants to operate a new ride, for example, in Germany, France and the Netherlands, needs to have it certified in all these countries, thus tripling the costs and having to go through 3 different 'first inspections'. Consequently, transportable rides, even if straight out of the factory, are not free to be used in different countries, as is the case for other machinery or industrial equipment. If then the same hypothetical customer, a few years later, decides to operate the ride in Great Britain, this may not be possible, especially if the reference standard EN-13814 has seen significant amendments.

To avoid creating excessive alarmism, it is worth underlining that these problems can be currently solved if using a certifying body that is approved in all the countries in question. However, the point I would like to make is that operators should not, as a whole, have such problems. The reason why this 'barrier' against free movement of portable rides throughout the European Union still persists is that rides are not covered by the 'Machinery Directive.' This is the directive that introduced CE marking and establishes the minimum requirements for the safety and marketing of fixed and transportable 'machinery' in Europe.

This directive does not include certain categories of products, such as trains, planes, nuclear power stations, and, to everyone's surprise, also amusement rides. Currently, this exclusion represents more a disadvantage than an advantage.

If this directive were to be applied to newly-built rides, the result would be that an attraction that is certified for the first time in any European country



L'applicazione della norma europea EN-13814 senza il supporto della 'Direttiva Macchine' limita la libera circolazione delle attrazioni itineranti mettendo freni anche alla possibilità di investimento degli operatori

## LA LIBERTÀ DI CIRCOLAZIONE DELLE ATTRAZIONI NEL MERCATO EUROPEO

*di Enrico Fabbri*

Molti operatori di attrazioni itineranti sono interessati ad acquistare attrazioni spettacolari e di grandi dimensioni affrontando investimenti veramente importanti. In questi casi, il rientro economico è programmato considerando di utilizzare l'attrazione nelle piazze più importanti e redditizie che spesso non sono nella medesima nazione. A seconda delle nazioni interessate in questo programma, il costo e la fattibilità di quest'operazione potrebbero presentare diverse sorprese ivi inclusi maggiori costi.

L'ipotetico cliente che desidera utilizzare l'attrazione di nuova costruzione – per esempio in Germania, Francia e Olanda – deve sostanzialmente sopportare i costi di certificazione in tutti gli stati triplicando quindi le spese e affrontando tre diverse 'prime ispezioni'. Quindi possiamo dire che le attrazioni itineranti, anche se nuove di fabbrica, non sono libere di essere utilizzate in diverse nazioni come avviene invece per altre macchine o attrezzature industriali che conosciamo. Se poi quest'ipotetico cliente dopo qualche anno decidesse di utilizzare l'attrazione, per esempio, in Gran Bretagna, potrebbe non essere in grado di farlo specialmente se la norma EN-13814 di riferimento dovesse subire delle modifiche importanti.

Per non creare allarmismi, preciso subito che questi problemi sono al momento risolvibili specialmente se si utilizza un ente certificatore autorizzato in tutte queste nazioni, ma il punto che vorrei mettere in discussione è che gli operatori non dovrebbero avere, nel complesso, un problema di questo tipo. Il motivo del persistere di 'barriere' alla circolazione e all'utilizzo delle attrazioni itineranti in tutto il territorio dell'Unione Europea sta nel fatto che le attrazioni per il parco divertimento non rientrano nella cosiddetta 'Direttiva Macchine'. Si tratta della direttiva che introduceva la marchiatura CE e stabiliva i requisiti minimi per la sicurezza e la libera commercializzazione delle 'macchine' fisse e mobili in Europa.

Questa direttiva esclude alcune categorie di prodotti, tipo treni, aerei e centrali nucleari, e, con sorpresa di tutti, anche le attrazioni per il divertimento. Ad oggi possiamo tranquillamente considerare questa esclusione uno svantaggio più che un vantaggio.

Se questa direttiva fosse applicata alle attrazioni di nuova costruzione, il risultato sarebbe che un'attrazione certificata, per la prima volta, in qualsiasi stato

would then be able to be used, without further certification, in any other; the only requirement would be to carry out the annual inspections. In this case, certification could only be carried out by leading certifying bodies, such as RINA, TÜV and Veritas, and only the first unit (prototype) would need to be certified; subsequently, the manufacturer would not need to repeat the whole procedure for other units that are identical to the certified prototype. Undoubtedly, such liberalisation may alarm some more conservative voices (some players would lose the 'power' of their positions on the market), however it is certain that sooner or later it will happen.

There are Italian manufacturers who sell rides in China, and in that country the certification procedure is similar to what would happen in Europe if the 'Machinery Directive' were applied to rides. In this case then we could say that China is the model that we need to 'copy.' ■

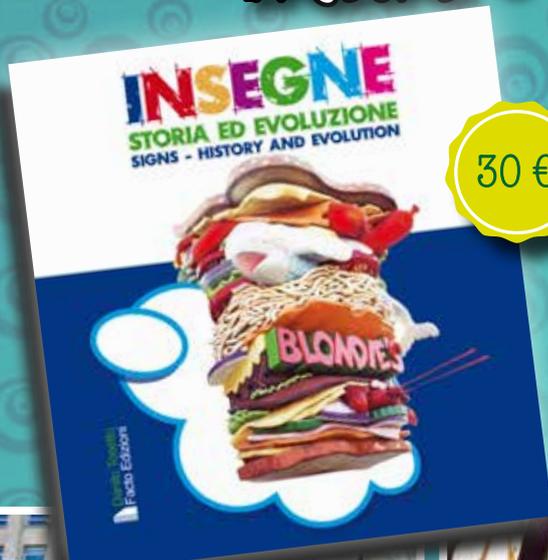
[www.fabbrienrico.com](http://www.fabbrienrico.com)

europeo, sarebbe poi utilizzabile, senza ulteriori certificazioni, in qualsiasi altro stato; l'unico obbligo sarebbe quello di eseguire le ispezioni annuali. In questo caso le certificazioni dovrebbero essere eseguite solo da enti certificatori di prima importanza tipo Rina, Tüv e Veritas, e verrebbe certificata completamente solo la prima unità (prototipo); successivamente il costruttore non dovrebbe rifare completamente tutta la procedura per le altre unità identiche al prototipo già certificato. Indubbiamente questa liberalizzazione può allarmare i più conservatori (alcuni player del mercato potrebbero perdere il 'potere' derivante da alcune posizioni di mercato) ma sappiamo tutti che prima o poi questo succederà.

Ci sono costruttori italiani che stanno vendendo attrazioni in Cina, e in quella nazione la procedura di certificazione è del tutto simile a quella che dovrebbe esserci in Europa se alle attrazioni si applicasse la 'Direttiva Macchine'. È quindi il caso di dire che la Cina è il modello che dobbiamo 'copiare'. □

[www.fabbrienrico.com](http://www.fabbrienrico.com)

## SIGNS - HISTORY AND EVOLUTION INSEGNE - Storia ed evoluzione

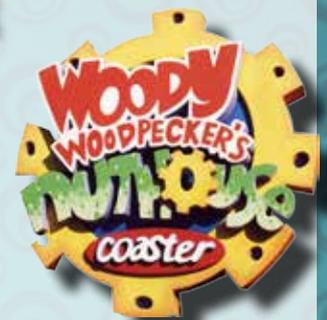


30 €

Pagine/Pages: 180

Formato/Size:  
21,5 x 23,4 cm

Testo italiano /  
English text



A journey into the field of visual communication, describing the multi-faceted universe of signs

Un'incursione nella comunicazione visiva per raccontare l'universo "insegna" nelle sue sfaccettature



to order this book, fill in the form on p. 95  
per ordinare una copia compila la cedola a p. 95