



REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

SEGGIOVIA AD ATTACCHI PERMANENTI

in servizio pubblico per il trasporto di persone

AM ____ - BOSCO - VALLON CROS
" (1774,00) - (2176,72)"

ESERCENTE: COLOMION S.P.A.

Il presente Regolamento di esercizio contiene i seguenti allegati:
Allegato A) Parametri significativi e prescrizioni particolari di esercizio.
Allegato B) Piano di evacuazione.

omissis

INDICE

1. CARATTERISTICHE GENERALI DELL'IMPIANTO	5
TITOLO I – GESTIONE DELL'IMPIANTO E DEL PERSONALE	6
1. Disposizioni di carattere generale	6
2. Ordinamento del personale	6
3. Obblighi dell'Esercente	7
4. Mansioni ed obblighi del Direttore dell'esercizio	8
5. Mansioni ed obblighi del Capo servizio	9
6. Mansioni ed obblighi del macchinista	11
7. Mansioni ed obblighi degli agenti	11
TITOLO II – MODALITÀ DI ESERCIZIO	13
8. Orari nel servizio pubblico	13
9. Servizio in condizioni normali	13
10. Funzionamento con azionamento di recupero	14
11. Regolazioni/interventi dell'impianto durante l'esercizio	14
12. Teleassistenza	14
13. Anomalie durante il servizio	15
14. Servizio in condizioni limitate	15
15. Svuotamento della linea per compromissione di funzioni di sicurezza	15
16. Servizio in condizioni eccezionali	16
17. Soccorso ai viaggiatori infortunati	16
18. Operazioni di evacuazione	16
19. Prescrizioni di esercizio specifiche per seggiovie	16
19.1. Trasporto dei bambini sulle seggiovie	17
20. Prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici	17
21. Sospensione del servizio per vento e per altre cause atmosferiche	17
22. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi	18
23. Esercizio con parti di impianto non presidiate	18
24. Esercizio automatico	18
25. Trasferimento del personale addetto all'impianto con telecomando non in servizio pubblico	18
26. Trasporto delle persone disabili	18
26.1. Trasporto di sciatori disabili	18
26.2. Trasporti di pedoni disabili	19
27. Trasporti speciali	19
27.1. Trasporto al seguito	19
27.2. Trasporto di merci	19

27.3. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o simili.....	19
27.4. Trasporto di animali.....	20
TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI.....	20
28. Disposizioni per i viaggiatori.....	20
TITOLO IV - DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO.....	23
29. Documenti di impianto	23
TITOLO V - CONTROLLI IN ESERCIZIO	24
30. Controlli in esercizio.....	24
30.1. Controlli e corsa di prova giornalieri.....	24
30.2. Controlli mensili.....	26
30.3. Controlli in esercizio e corsa di prova dopo eventi eccezionali.....	28
TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE.....	29
31. Ispezioni sugli impianti	29
31.1. Modalità di svolgimento delle ispezioni	29
31.2. Eventi particolari che causano danni all'impianto.....	29
31.3. Ispezioni in caso di interruzione dell'esercizio.....	29
31.4. Ispezioni annuali.....	29
TITOLO VII – VISITE E PROVE PERIODICHE DELL'ORGANO DI SORVEGLIANZA	32
32. Accertamenti sugli impianti	32
33. Partecipazione dell'Organo di sorveglianza alle ispezioni annuali.....	32
ALLEGATO A: SPECIFICITÀ DELL'IMPIANTO.....	33
1. Parametri significativi per l'esercizio	33
2. Consistenza minima del personale e casi particolari	33
3. Configurazioni degli argani.....	33
4. Altezza della seduta imbarco e sbarco.....	33
5. Dispositivi o i mezzi aggiuntivi per la sorveglianza della linea in caso di vento.....	33
6. Servizio in condizioni limitate (modalità di esclusione e misure di compensazione)	34
7. Svuotamento della linea.....	34
8. Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto.....	34
8.1. Seggiovie	34
9. Disposizioni in caso di forte vento	34
10. Specifiche per trasporto disabili	34
11. Trasporti al seguito	34
12. Trasporto di merci.....	35
13. Specifiche trasporto animali	35

14. Altre prescrizioni particolari di esercizio 35

15. Modalità di impedimento accesso e termine del servizio 35

ALLEGATO B: PIANO DI EVACUAZIONE 35

PER ACCETTAZIONE E PRESA VISIONE 36

1. CARATTERISTICHE GENERALI DELL'IMPIANTO

- stazione a valle		rinvio-tensione
- stazione a monte		motrice-fissa
- quota fune della stazione di valle	m s.l.m.	1777,60
- quota fune della stazione di monte	m s.l.m.	2180,32
- dislivello tra gli ingressi in stazione	m	402,72
- lunghezza orizzontale (AV-AM)	m	1288,43
- lunghezza sviluppata (AV-AM)	m	1371,71
- lunghezza complessiva anello di fune	m	2767,72
- pendenza media della linea	%	31,26
- pendenza massima della linea	%	73,90
- senso di marcia dell'impianto		antiorario
- velocità di esercizio	m/s	2,8
- posti per veicolo	n°	2
- equidistanza tra i veicoli	m	17,74
- portata oraria	p/h	1137
- intervallo delle partenze	s	6,34
- tempo di percorrenza minimo	m:s	8:9,9
- numero veicoli in linea	n°	155
- numero veicoli totali	n°	156
- azione del tenditore (idraulico)	daN	12000 ±10%
- velocità massima con argano di recupero	m/s	0,80
- diametro fune portante-traente (Filler 150)	mm	32
- massa del veicolo vuoto	kg	120
- massa del veicolo carico	kg	280
- intervallo in linea	m	4,032
- diametro puleggia motrice	mm	4000
- diametro puleggia rinvio	mm	4000
- potenza dei motori principali elettrici in c.c.	kW	230
- potenza motrice occorrente a regime	kW	194
- potenza motrice occorrente all'avviamento	kW	240
- linea di segnalazione		Interrata
- sostegni di linea	n°	18
- sostegni di linea in appoggio	n°	14
- sostegni di linea in ritenuta	n°	4
- diametro dei rulli di appoggio	mm	360
- diametro dei rulli di ritenuta	mm	360
- rulli di linea e di stazione ramo salita	n°	152
- rulli di linea e di stazione ramo discesa	n°	152
- rulli di linea e di stazione totale	n°	304

TITOLO I – GESTIONE DELL'IMPIANTO E DEL PERSONALE

1. Disposizioni di carattere generale

Il presente documento riporta le norme regolamentari per garantire la sicurezza dei viaggiatori durante il servizio pubblico.

Le attività lavorative conseguenti ai contenuti del presente documento e dei suoi allegati, sono regolate dalle norme specifiche in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro.

L'esercizio dell'impianto si svolge sotto l'osservanza delle norme tecniche in vigore per le funivie monofune con veicoli a collegamento permanente, delle modalità indicate nel presente Regolamento nonché secondo le limitazioni ed indicazioni imposte dai costruttori nel manuale di uso e manutenzione (in seguito M.U.M.).

Il Regolamento di esercizio deve essere portato a conoscenza del personale addetto all'impianto; le disposizioni per i viaggiatori devono essere esposte, presso le stazioni di imbarco, in maniera ben visibile al pubblico.

I funzionari dell'Organo di sorveglianza ed i componenti della Commissione Funicolari Aeree e Terrestri presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di Roma hanno diritto alla libera circolazione sugli impianti dietro presentazione delle relative tessere di riconoscimento.

2. Ordinamento del personale

La gestione della funivia è compito dell'Esercente, mentre la direzione tecnica è affidata al Direttore dell'esercizio, proposto dall'Esercente e nominato ai sensi dell' art. 89, nel rispetto degli artt. 90 e 91, del DPR 753/80.

Il Direttore dell'esercizio, per tutto ciò che concerne l'attività tecnica, sia di esercizio che di manutenzione, si avvale obbligatoriamente dell'opera di un Capo servizio.

Il personale operativo addetto a svolgere funzioni di sicurezza nella conduzione degli impianti a fune durante il servizio è generalmente costituito da:

- il Capo servizio;
- il macchinista;
- gli agenti di stazione (di rinvio o intermedia).

Al fine di assicurare la regolarità dell'esercizio, per tener conto delle assenze per riposo periodico, congedo o malattia, oltre al numero di persone di cui sopra deve essere previsto del personale sostituto.

La consistenza minima e i casi particolari (ad esempio controllo da remoto, telesorveglianza) sono regolati nell'Allegato A.

L'elenco nominativo dell'organico complessivo è compilato in ordine gerarchico secondo le mansioni, firmato dal concessionario, controfirmato dal Direttore dell'esercizio e dal Capo servizio e depositato presso l'impianto.

Gli agenti addetti all'impianto che svolgono funzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio devono, previo esame, essere riconosciuti idonei all'esercizio delle loro

mansioni dal Direttore dell'esercizio su proposta del Capo servizio; all'occorrenza il Direttore dell'esercizio può richiedere che tali accertamenti, atti a constatare la permanenza delle condizioni psicofisiche e tecniche che hanno dato luogo al benessere d'idoneità, vengano ripetuti.

Il personale addetto all'impianto deve essere facilmente riconosciuto mediante un contrassegno e/o indumenti facilmente riconoscibili.

3. Obblighi dell'Esercente

In relazione agli obblighi ed alle incombenze poste a suo carico, l'Esercente deve in particolare:

- a. provvedere alla nomina del Direttore o del Responsabile dell'esercizio (o dell'Assistente Tecnico se previsto), ovvero alla sua sostituzione;
- b. provvedere alla dotazione del personale necessario a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, almeno nella misura minima stabilita nel Regolamento d'esercizio di ciascun impianto;
- c. comunicare all'Organo di sorveglianza, prima dell'esercizio, l'organico del personale, comprendente l'elenco dei nominativi, firmato dal Direttore dell'esercizio e dal Capo servizio, le qualifiche e gli estremi dell'abilitazione di ciascun addetto. Ogni variazione di personale intervenuta nel periodo di esercizio deve essere comunicata al predetto Organo entro il termine di 10 giorni;
- d. rispettare le disposizioni riguardanti il personale contenute in norme di legge e nel Regolamento di esercizio, nonché a quelle impartite dall'Organo di sorveglianza o dal Direttore dell'esercizio;
- e. provvedere alla disponibilità dei materiali soggetti ad usura, di ricambio e di scorta, su indicazione del Capo servizio o del Direttore dell'esercizio, assicurando, se prescritto dalle norme tecniche di sicurezza per la costruzione e l'esercizio di impianti a fune, la disponibilità di idonei locali sia per la conservazione dei materiali e delle attrezzature, sia per l'esecuzione delle operazioni di manutenzione ordinaria;
- f. dar corso ai lavori di manutenzione straordinaria, di rifacimento, di adeguamento tecnico, obbligatori o ritenuti necessari ai fini della sicurezza e regolarità dell'esercizio;
- g. ove necessario, stipulare apposite convenzioni con organizzazioni pubbliche o private in grado di fornire durevolmente ed a titolo obbligatorio mezzi e personale idoneo ed in numero sufficiente per un'eventuale evacuazione dei passeggeri e per l'effettuazione delle esercitazioni periodiche di evacuazione;
- h. curare la formazione, l'istruzione e l'esercitazione dei partecipanti alle operazioni di evacuazione da esso dipendenti, nonché mantenere in efficienza i mezzi meccanici necessari per l'evacuazione;
- i. sospendere l'esercizio qualora all'impianto non dovesse essere preposto alcun Direttore dell'esercizio (ad esempio a seguito di dimissioni e mancata sostituzione), dandone immediata comunicazione all'Organo di sorveglianza;
- j. sottoscrivere una polizza assicurativa per la responsabilità civile;
- k. comunicare al Direttore dell'esercizio le date di inizio e fine dell'esercizio stagionale e le date di interruzione dello stesso.

4. Mansioni ed obblighi del Direttore dell'esercizio

Il Direttore dell'esercizio rappresenta l'Esercente ai fini della vigilanza tecnica sull'impianto e pertanto risponde dell'efficienza del servizio nei riguardi della sicurezza dei viaggiatori e delle condizioni di regolarità dell'esercizio. Il Direttore dell'esercizio provvede a:

- a. redigere il Regolamento di esercizio sulla base dello schema-tipo predisposto dall'Organo di sorveglianza, tenuto conto delle esigenze del servizio svolto, del tipo di impianto, delle condizioni fissate dal progettista, dal costruttore e dal direttore dei lavori, nonché delle eventuali particolari cautele e modalità di esercizio prescritte dalla commissione incaricata del collaudo funzionale dell'impianto; per gli impianti già in esercizio formula le proposte di modifica del Regolamento di esercizio per adeguarlo ad eventuali nuove esigenze del servizio;
- b. abilitare, su proposta del Capo servizio, il personale alle diverse mansioni interessanti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, predisponendo altresì quanto necessario per l'aggiornamento professionale del personale stesso;
- c. trasmettere all'esercente ed al Capo servizio le eventuali osservazioni sul personale in servizio, nonché esonerare dal servizio, mediante apposito ordine scritto trasmesso all'Esercente, il personale giudicato non idoneo allo svolgimento delle mansioni affidate, per scarsa attitudine o per gravi mancanze in relazione alla sicurezza;
- d. predisporre, d'intesa con l'Esercente, l'organizzazione per l'evacuazione dei viaggiatori in linea, in particolare:
 1. fornendo al Responsabile dell'attuazione del Piano di evacuazione le istruzioni per coordinare o collaborare alle relative operazioni, per curare la costante efficienza delle necessarie attrezzature e per verificare il necessario livello di addestramento del personale addetto a tali operazioni, anche con l'effettuazione periodica di manovre di evacuazione simulate;
 2. valutando l'idoneità e la rispondenza della predetta organizzazione ed apportandovi, se del caso, le necessarie modifiche od integrazioni;
- e. programmare e predisporre d'intesa con l'Esercente, sulla base delle norme in vigore e delle apposite istruzioni fornite dal costruttore, tutti i controlli e gli interventi periodici di manutenzione necessari per accertare e mantenere lo stato dell'impianto e la sicurezza dell'esercizio, sovrintendendo a tali controlli ed interventi;
- f. segnalare tempestivamente all'Organo di sorveglianza tutte le anomalie od irregolarità riscontrate nel funzionamento dell'impianto, ancorché non ne siano derivati incidenti, che possano costituire indizio di inconvenienti suscettibili di determinare eventi pericolosi per i viaggiatori, il personale o l'impianto stesso; nel caso sospende il servizio, quando, per motivi di urgenza, non vi abbia già provveduto il Capo servizio, dandone immediata comunicazione motivata all'Organo di sorveglianza;
- g. effettuare le seguenti operazioni:
 1. ispezioni annuali per gli impianti con esercizio continuo, coadiuvato dal personale dell'impianto;
 2. ispezioni per la riapertura stagionale, coadiuvato dal personale dell'impianto;
 3. ispezioni straordinarie, coadiuvato dal personale dell'impianto;
 4. verifiche di tutti quei componenti che, su indicazione del Capo servizio, diano luogo a dubbi circa la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- h. adempiere alle incombenze previste dalla normativa vigente in merito alle funi dell'impianto, traendone le necessarie conclusioni;

- i. adempiere alle incombenze previste dalla normativa vigente in merito ai tutti i controlli non distruttivi su particolari organi e strutture dell'impianto, traendone le necessarie conclusioni;
- j. effettuare sopralluoghi con cadenza almeno mensile; in tale occasione deve controllare la regolare compilazione del Registro giornale e controfirmarlo;
- k. comunicare la data delle visite straordinarie con congruo anticipo all'Organo di sorveglianza, per consentire un'eventuale partecipazione a fini ispettivi dei funzionari dello stesso;
- l. trasmettere la dichiarazione all'Organo di sorveglianza, prima della data di apertura dell'esercizio, circa l'esito positivo dell'ispezione annuale;
- m. depositare entro la data di apertura all'esercizio presso l'impianto ed inviare entro 30 giorni dalla stessa, all'Organo di sorveglianza copia dell'ispezione annuale di cui al punto che precede, contenente in particolare le eventuali prescrizioni impartite all'Esercente ed al Capo servizio relative ai lavori da effettuare e le disposizioni di esercizio da seguire, al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, ed accertare infine l'ottemperanza a quanto prescritto.

In casi eccezionali e temporanei, il Direttore dell'esercizio rende note le proprie disposizioni mediante ordini di servizio datati e numerati progressivamente, che devono essere depositati in copia presso l'impianto, unitamente al Regolamento di esercizio, e la cui efficacia decorre dal momento della loro emanazione. Gli ordini di servizio che riguardano la sicurezza dell'impianto e dei trasportati debbono essere inviati all'Organo di sorveglianza.

5. Mansioni ed obblighi del Capo servizio

Il Capo servizio ha il compito di eseguire e far eseguire tutte le disposizioni contenute nel Regolamento di esercizio e quelle impartite dal Direttore dell'esercizio per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Egli interviene inoltre, di propria iniziativa, in caso di situazioni non previste, integrando le disposizioni ricevute con opportuni provvedimenti volti a garantire o a ripristinare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

In particolare il Capo servizio:

- a. effettua i controlli periodici di sua competenza e verifica l'effettuazione di quelli di competenza del macchinista e degli agenti, compilando i relativi documenti e controllando la regolare tenuta del Registro giornale;
- b. durante il servizio deve trovarsi sempre in prossimità dell'impianto o degli impianti dei quali è responsabile ed essere reperibile in ogni momento mediante mezzi di comunicazione e poter raggiungere l'impianto entro un tempo massimo di 30 minuti;
- c. esercita il controllo sull'impianto;
- d. vigila sull'attività e sul corretto comportamento del personale, anche nei confronti dei viaggiatori, relazionando al Direttore dell'esercizio eventuali inadempienze;
- e. effettua regolarmente i controlli sullo stato delle funi;
- f. provvede alla manutenzione degli impianti, compresi i mezzi di evacuazione, qualora in dotazione della società esercente, secondo il programma e le istruzioni delle ditte costruttrici e del Direttore dell'esercizio, compilando o sottoscrivendo il Registro di controllo e manutenzione;
- g. provvede affinché sia assicurata la pronta disponibilità del personale e dei mezzi necessari per le operazioni di evacuazione, compresa la percorribilità dell'eventuale

- sentiero di soccorso o della passerella, ed effettua periodicamente le relative esercitazioni con le squadre all'uopo previste;
- h. collabora con il Responsabile dell'attuazione del Piano di evacuazione alle operazioni di evacuazione, secondo quanto stabilito nel presente Regolamento o nel Piano di evacuazione allegato;
 - i. dà immediata comunicazione all'Esercente ed al Direttore dell'esercizio nel caso in cui si verificano incidenti od eventi che possono dar luogo a pericolo durante l'esercizio;
 - j. segnala tempestivamente al Direttore dell'esercizio e all'Esercente eventuali guasti, difetti o anomalie degli impianti, allo scopo di ricevere le relative istruzioni;
 - k. provvede affinché venga osservato l'orario di servizio;
 - l. risponde della buona conservazione dei materiali soggetti ad usura, di scorta e di ricambio;
 - m. comunica al Direttore dell'esercizio ed all'Esercente l'elenco dei materiali soggetti ad usura e dei materiali di ricambio necessari per l'esercizio e la manutenzione;
 - n. prende tutte le iniziative atte a garantire la sicurezza dell'esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse o di eventi particolari;
 - o. nel caso di eventi e condizioni atmosferiche tali da pregiudicare la sicurezza o di anomalie tecniche che compromettano la sicurezza del trasporto, sospende il servizio, dandone immediata comunicazione all'Esercente e al Direttore dell'esercizio ed annota sul Registro giornale l'evento o l'anomalia e la causa eventualmente accertata. Nel caso in cui l'impianto sia provvisto di P.I.S.T.E. e/o di P.I.D.A.V., pone in atto quanto in essi previsto, a seguito dell'indicazione di chiusura ricevuta da parte del responsabile dei piani stessi;
 - p. stabilisce i compiti del personale dell'impianto, nei limiti della relativa abilitazione, controllandone l'efficienza, i turni e la presenza sul lavoro, anche in relazione all'entità del traffico;
 - q. accerta la disponibilità del personale necessario in conformità al Regolamento di esercizio e alle disposizioni del Direttore dell'esercizio;
 - r. è responsabile dei dispositivi di parzializzazione ed esclusione (ad esempio chiavi, commutatori) e verifica che tutte le eventuali parzializzazioni ed esclusioni operate, da lui espressamente autorizzate, siano registrate sul Registro giornale;
 - s. preclude il trasporto di persone o di cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
 - t. propone, per l'abilitazione a cura del Direttore dell'esercizio, i macchinisti e gli agenti verificandone il possesso delle competenze necessarie all'espletamento delle mansioni loro affidate;
 - u. cura la manutenzione e la dislocazione della segnaletica relativa all'esercizio in stazione ed in linea, dell'attrezzatura antincendio e di pronto soccorso;
 - v. assiste il Direttore dell'esercizio nell'addestramento ed aggiornamento del personale e durante le ispezioni periodiche.
 - w. svolge le ulteriori mansioni specifiche previste nell'allegato A.

6. Mansioni ed obblighi del macchinista

Il macchinista provvede alla manovra ed alla sorveglianza dell'impianto, attenendosi al Regolamento di esercizio ed alle istruzioni fornitegli dal Capo servizio.

In particolare:

- a. verifica, eventualmente coadiuvato dagli agenti, il regolare stato di efficienza dell'intero impianto (apparecchiature di sicurezza, stazioni non motrici e linea comprese) e quindi manovra l'impianto;
- b. durante il servizio resta nei pressi del posto di manovra, sempre pronto ad intervenire e a sorvegliare il corretto funzionamento della stazione motrice;
- c. esegue, con l'aiuto degli agenti, i prescritti controlli in esercizio giornalieri di sua competenza, curandone la regolare annotazione nel Registro giornale;
- d. arresta l'impianto e dà immediatamente notizia al Capo servizio in caso di guasti o anomalie rilevati durante il suo funzionamento, attendendo le relative istruzioni o, in caso di urgenza, provvede di sua iniziativa; in seguito, annota sul Registro giornale quanto accaduto ed i provvedimenti adottati;
- e. collabora con il Capo servizio a tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da quest'ultimo impartiti, compresi il recupero o l'evacuazione dei viaggiatori;
- f. si accerta che nessun viaggiatore sia presente sui veicoli al termine del servizio ed ogniqualvolta venga sospeso il funzionamento dell'impianto;
- g. verifica, ogniqualvolta debba mettere in moto l'impianto, che detta manovra possa essere attuata senza alcun danno a persone e cose, attendendo comunque il consenso degli altri agenti di stazione;
- h. impedisce agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal transito dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli ed interviene nel caso in cui si avveda di un irregolare comportamento dei viaggiatori;
- i. preclude il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio;
- j. chiude, al termine del servizio, gli ingressi all'impianto ed appone gli appositi cartelli per interdire l'accesso alla stazione di sua competenza da parte di estranei;
- k. collabora alle operazioni di evacuazione secondo quanto previsto dal piano di evacuazione;
- l. svolge le ulteriori mansioni specifiche previste nell'allegato A.

Le mansioni dell'agente sotto descritte potranno essere svolte dal macchinista, a condizione che oltre a manovrare l'impianto sia in grado di rivolgere l'attenzione e l'aiuto necessario ai viaggiatori.

7. Mansioni ed obblighi degli agenti

L'agente provvede alla sorveglianza della parte di impianto a lui assegnata e all'assistenza ai viaggiatori.

In particolare:

- a. effettua i controlli periodici di sua competenza;

- b. rimane costantemente sul posto di lavoro assegnatogli dal Capo servizio durante il servizio;
- c. collabora con il Capo servizio e con il macchinista in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da essi impartiti, compresi il recupero o l'evacuazione dei viaggiatori;
- d. arresta l'impianto in caso di pericolo;
- e. cura la manutenzione delle aree di imbarco e di sbarco;
- f. sorveglia le operazioni di imbarco e di sbarco ed assiste i passeggeri, su loro richiesta oppure a propria discrezione, se ne ricorre la necessità; in particolare, provvede affinché i viaggiatori si tengano pronti sul posto indicato e che l'accesso degli stessi al punto di partenza avvenga lungo l'itinerario delimitato da appositi recinti, in modo tale da susseguirsi al punto di partenza nel numero corrispondente alla capacità di ciascun veicolo;
- g. agevola, a sua discrezione e/o su richiesta del viaggiatore (in particolare di bambini, di viaggiatori con bagagli, di viaggiatori diversamente abili) l'operazione di salita e di discesa dal veicolo;
- h. preclude il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio;
- i. impedisce agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal transito dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli ed interviene nel caso in cui si avveda di un irregolare comportamento dei viaggiatori;
- j. sorveglia il buon funzionamento della stazione a lui assegnata e il tratto di linea a lui visibile dal proprio posto di servizio;
- k. chiude, al termine del servizio, gli ingressi all'impianto ed apporre gli appositi cartelli per interdire l'accesso alla stazione di sua competenza da parte di estranei;
- l. collabora alle operazioni di evacuazione secondo quanto previsto dal piano di evacuazione;
- m. cura la buona conservazione delle recinzioni;
- n. svolge le ulteriori mansioni specifiche previste dall'allegato A.

Comportamento del personale in servizio verso il pubblico

Il personale in servizio è tenuto a mantenere un comportamento corretto verso i viaggiatori, evitando con essi qualsiasi discussione e facendo eventualmente intervenire il Capo servizio.

Deve richiamare l'attenzione dei viaggiatori inosservanti sul rispetto delle prescrizioni per i viaggiatori previste nel presente Regolamento ed in particolare delle istruzioni riportate nei cartelli monitori apposti nelle stazioni ed in linea, nonché di ogni altra indicazione eventualmente loro impartita.

In caso di trasgressione a dette istruzioni da parte dei viaggiatori, e soprattutto qualora la trasgressione costituisca pericolo per il servizio, provvede a fermare l'impianto e ad avvertire il Capo servizio, il quale provvede, se del caso, direttamente o per il tramite dell'Esercente, ad allertare le Forze dell'Ordine.

Qualsiasi oggetto rinvenuto nelle stazioni e lungo la linea deve essere consegnato al Capo servizio, che provvederà di conseguenza.

TITOLO II – MODALITÀ DI ESERCIZIO

8. Orari nel servizio pubblico

L'esercizio deve svolgersi con le modalità disposte dal presente Regolamento in conformità all'orario di servizio. Gli orari nonché le disposizioni per i viaggiatori, redatte anche nelle lingue straniere più diffuse in loco, debbono essere esposti al pubblico nelle stazioni di imbarco.

L'orario potrà essere prolungato su decisione del Capo servizio a seguito di particolari esigenze di trasporto.

Se non espressamente autorizzato, non è ammesso il servizio nelle ore notturne, intendendosi per servizio notturno quello effettuato 30 minuti dopo il tramonto del sole. Eventuali norme per l'esercizio notturno sono riportate nell'allegato A.

9. Servizio in condizioni normali

Il servizio pubblico in condizioni normali si effettua, utilizzando le configurazioni previste nell'allegato A, quando l'impianto si trova correttamente predisposto in tutte le sue parti e in stato di consenso alla marcia e le condizioni meteorologiche e di visibilità non richiedono alcuna precauzione particolare.

Una tabella di riepilogo delle configurazioni di impianto ammesse per l'esercizio è affissa nel locale comando dell'impianto.

Nel caso di guasto all'azionamento principale e se la rimessa in moto dell'impianto in un tempo ragionevole non fosse possibile, deve essere utilizzato l'azionamento di riserva, ove disponibile.

I viaggiatori possono essere trasportati solo quando:

- le prove previste dal Registro giornale sono state eseguite con esito positivo e ivi registrate;
- ciascuna stazione è presidiata, ove previsto, dal personale alla stessa preposto.

Devono essere mantenute durante il servizio le distanze di sicurezza regolamentari sia nelle stazioni che in linea. In particolare le aree di imbarco e sbarco dei passeggeri devono essere mantenute in condizioni tali da facilitare le operazioni di imbarco e sbarco; le zone di partenza e di arrivo sulle banchine sia per gli sciatori che per i pedoni, devono essere ben segnalate.

Nelle giornate e nelle ore di vento nelle quali sia ancora consentito il servizio, ma che possano far temere un aumento rapido di intensità o la formazione di raffiche pericolose, gli agenti delle stazioni devono osservare frequentemente la linea, eventualmente anche con i dispositivi o i mezzi aggiuntivi indicati nell'allegato A, allo scopo di effettuare le segnalazioni del caso, da comunicare al macchinista.

Al termine del servizio l'accesso alle stazioni da parte del pubblico deve essere impedito chiudendo gli ingressi. Inoltre, dovranno essere apposti in punti ben visibili cartelli segnaletici appositi.

Se l'impianto è dotato di registratore di eventi, dovranno essere rispettate le seguenti condizioni:

- a) di norma l'esercizio può svolgersi solo con il registratore inserito;
- b) se il registratore è guasto, sotto la responsabilità del Capo servizio, può essere escluso previa annotazione sul Registro giornale; in questa configurazione, nel caso di

arresto significativo, sono prontamente registrate nel Registro giornale l'ora e le cause di arresto.

c) il Capo servizio dovrà avere cura che le registrazioni vengano conservate per almeno un anno.

10. Funzionamento con azionamento di recupero

Qualora si verifichi un guasto tale da impedire la ripresa della marcia dell'impianto con l'azionamento principale o con l'azionamento di riserva, il Capo servizio dispone il recupero dei viaggiatori in linea mediante l'azionamento relativo e, in seguito, sospende il servizio, dandone comunicazione al Direttore dell'esercizio. I passeggeri in attesa nelle stazioni devono essere indirizzati verso altri impianti o a mezzi di trasporto alternativi appositamente predisposti al successivo trasferimento, a meno di quanto disposto al punto 16 del presente Regolamento.

Copia della procedura, per l'inserzione e l'utilizzo dell'azionamento di recupero deve essere affissa in stazione motrice.

11. Regolazioni/interventi dell'impianto durante l'esercizio

Le regolazioni/interventi sull'impianto durante l'esercizio si distinguono in permanenti o provvisorie. Entrambe devono essere annotate sul Registro giornale dell'impianto.

1) Regolazioni/interventi permanenti

Al fine di migliorare la regolarità dell'esercizio il Capo servizio, in accordo con il Direttore dell'esercizio, può effettuare delle regolazioni permanenti o piccoli interventi agli organi dell'impianto e alle tarature dei dispositivi di sorveglianza.

Ogni modifica permanente alle tarature deve essere autorizzata preventivamente dal Direttore dell'esercizio, il quale ha la responsabilità di verificare, se del caso in loco ed eventualmente sentendo la ditta costruttrice dell'impianto, l'idoneità della modifica effettuata.

Il Direttore dell'esercizio deve notificare all'Organo di sorveglianza, con le idonee giustificazioni, le modifiche e gli interventi attuati, i quali non possono in alcun caso avere rilievo sulle prestazioni dell'impianto.

Non sono soggette alla notifica le modifiche permanenti relative ad organi ed elementi non direttamente interessanti la sicurezza.

2) Regolazioni/interventi provvisori

Il Capo servizio, in accordo con il Direttore dell'esercizio, può apportare modifiche provvisorie interessanti la sicurezza agli organi dell'impianto e alle tarature dei dispositivi di sorveglianza quando queste siano ritenute necessarie per concludere esclusivamente il servizio giornaliero, a condizione che siano mantenute, adottando le necessarie misure di compensazione, condizioni di sicurezza equivalenti a quelle iniziali. Il giorno successivo, qualora tali modifiche provvisorie permangano, il servizio non può quindi essere ripreso.

Nei tempi tecnici strettamente necessari, devono successivamente essere ripristinate le condizioni iniziali di funzionamento degli organi e dei dispositivi di sorveglianza dell'impianto sottoposti a modifica provvisoria e quindi potrà essere ripreso il servizio.

12. Teleassistenza

Sotto la supervisione del Capo servizio e del Direttore dell'esercizio e previa predisposizione con apposita chiave hardware di consenso inserita sull'impianto, è ammesso l'intervento in teleassistenza della ditta costruttrice delle apparecchiature elettriche.

La connessione "on line" dell'impianto e il relativo consenso per la modifica dei parametri, è consentita solamente per il tempo strettamente necessario a svolgere tale operazione.

La connessione deve avvenire con modalità che assicurino la protezione da agenti esterni dei dati trasmessi attraverso essa e quelli già presenti nel software.

13. Anomalie durante il servizio

Il personale operativo che constati una situazione anomala o un incidente, deve intervenire immediatamente ed eventualmente arrestare l'impianto.

Qualsiasi arresto imprevisto dell'impianto deve essere seguito da un'analisi della situazione da parte del macchinista, il cui risultato può indurre il macchinista stesso ad informare o meno il Capo servizio.

Quando l'arresto rischia di prolungarsi, il personale operativo deve informare i passeggeri, possibilmente in più lingue, tempestivamente e periodicamente, tranquillizzandoli e comunicando loro la presumibile durata della fermata.

Prima di effettuare una eventuale marcia indietro, i viaggiatori devono essere informati.

Salvo quanto previsto dal M.U.M. o dall'allegato A, è vietato inviare in linea veicoli non correttamente accoppiati con la fune.

14. Servizio in condizioni limitate

Quando non siano soddisfatti i requisiti per il servizio pubblico in condizioni normali, la prosecuzione del servizio è consentita soltanto nel caso in cui sia garantita l'incolumità dei passeggeri, del personale e dei terzi.

Qualora si verificano guasti od anomalie nel funzionamento dell'impianto tali da generare la degradazione dei dispositivi che realizzano funzioni di sicurezza, la prosecuzione del servizio è consentita solamente per il tempo strettamente necessario a riparare tali dispositivi o per installare i ricambi.

Il Capo servizio, se necessario e con le dovute precauzioni, esclude o autorizza l'esclusione dei dispositivi di sicurezza dell'impianto degradati secondo le indicazioni riportate nel M.U.M. o nell'allegato A.

15. Svuotamento della linea per compromissione di funzioni di sicurezza

Ogni qualvolta si verificano guasti od anomalie nel funzionamento dell'impianto tali da generare la compromissione dei dispositivi che realizzano funzioni di sicurezza, o quando l'esercizio continuativo, in relazione anche alle caratteristiche dell'impianto, diventi pericoloso, il Capo servizio dispone la sospensione del servizio. In tal caso, sotto la direzione e responsabilità del Capo servizio, devono essere trasportati a monte e/o a valle tutti i passeggeri presenti in linea, senza imbarcare ulteriori, fatto salvo quanto disposto al punto 16.

A tal fine il Capo servizio mette in atto le misure di compensazione, secondo le indicazioni riportate nel M.U.M. o nell'allegato A, annotando l'evento sul Registro giornale.

16. Servizio in condizioni eccezionali

Limitatamente al tempo necessario per risolvere situazioni di emergenza, di ordine pubblico, di necessità di svuotamento dei comprensori, di trasporto intervallivo o di incendio nei pressi della linea o situazioni simili, è ammessa la modifica temporanea della velocità di penalizzazione conseguente alle esclusioni o alle parzializzazioni dei dispositivi di sorveglianza.

A tal fine il Capo servizio, in accordo con il Direttore dell'esercizio, individua ulteriori particolari misure di compensazione, oltre a quelle già previste, annotando l'evento sul Registro giornale.

17. Soccorso ai viaggiatori infortunati

In caso di incidente sono prioritari i soccorsi agli infortunati che abbiano subito lesioni. Qualora necessario, devono essere allertate le persone e le organizzazioni previste.

Negli impianti ubicati in località ove non esista un'organizzazione permanente per il pronto soccorso di viaggiatori infortunati, deve essere predisposta a cura dell'Esercente almeno l'attrezzatura di primo soccorso in almeno una delle stazioni.

18. Operazioni di evacuazione

Quando, per guasti non riparabili in tempi brevi o per altre cause di forza maggiore, si prevede che l'impianto rimarrà immobilizzato a lungo, il Capo servizio dispone, entro 15 minuti dall'arresto, l'inizio delle operazioni di soccorso dei viaggiatori, i quali saranno subito avvisati, preferibilmente in più lingue, e mantenuti al corrente delle operazioni, mediante gli altoparlanti di linea.

Le operazioni si effettuano secondo le modalità, con l'utilizzo dei dispositivi e con il numero di squadre indicate nel piano di soccorso predisposto dal Direttore dell'esercizio e contenuto nel Piano di evacuazione (allegato B al presente Regolamento), la cui applicazione sarà affidata al Responsabile dell'evacuazione.

Il Capo servizio si riserva peraltro di:

- a) ritardare l'inizio delle operazioni di evacuazione se, valutando le difficoltà presenti al momento, ha la certezza di poter effettuare il recupero dei veicoli;
- b) proseguire le operazioni di approntamento per il recupero durante lo svolgimento dell'evacuazione ed interrompere quest'ultimo nel momento in cui il recupero sia reso possibile.

19. Prescrizioni di esercizio specifiche per seggiovie

Il personale deve curare che le piste di accesso e di deflusso e le relative banchine di imbarco/sbarco siano in ordine e prive di ostacoli o discontinuità.

Il franco verticale tra seggiola e banchine deve essere mantenuto al valore indicato nell'allegato A, affinché i viaggiatori possano salire e scendere agevolmente dai veicoli in moto; in particolare, l'altezza della neve nelle stazioni deve essere mantenuta tale da consentire il passaggio di una seggiola con la barra di chiusura abbassata, a meno che idonee misure alternative non lo impediscano.

Sull'impianto i pedoni e gli sciatori devono prendere posto su veicoli distinti. La regolazione del flusso dei pedoni, sia in entrata che in uscita, deve avvenire con piste distinte da quelle degli sciatori e deve essere realizzata mediante cancelli di accesso e piste completamente separate e ben individuabili da ciascuna categoria di viaggiatori. La salita e la discesa dei pedoni dalle seggiole deve avvenire quando la velocità del veicolo è stabilizzata al valore indicato nell'allegato A.

Il trasporto di sciatori senza sci ai piedi, su impianti che effettuano il servizio per soli sciatori in salita, è indicato nell'allegato A.

In caso di pedana di allineamento inattiva, l'impianto può comunque esser mantenuto disponibile al servizio, previa sistemazione del piano di imbarco con idoneo strato di neve o piano di scivolamento. L'accesso dei pedoni alla banchina di imbarco è ammesso soltanto a pedana di allineamento ferma.

Nel caso in cui il cancelletto automatico di accesso all'impianto non sia efficiente, il servizio può proseguire mediante regolazione degli accessi da parte di un agente e riduzione della velocità come da allegato A. In tali condizioni non è comunque ammesso il funzionamento della pedana mobile.

Nel caso di vento, le cupole dei veicoli non occupati devono essere chiuse e bloccate alla partenza dalle stazioni.

19.1. Trasporto dei bambini sulle seggiovie

Il trasporto di bambini non accompagnati è consentito solo nel caso in cui questi abbiano altezza non inferiore a 1,25 m, ad eccezione dei bambini di altezza inferiore a 1,25 m che dimostrino di aver compiuto gli 8 anni di età.

In caso di imbarco di bambini di altezza inferiore a 1,25 m che non dimostrino di aver compiuto gli 8 anni di età, gli agenti di stazione devono:

- 1) verificare la presenza dell'accompagnatore sulla seggiola;
- 2) sorvegliare le operazioni di imbarco sino all'abbassamento della barra di chiusura e di sbarco sino all'innalzamento della stessa;

20. Prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici

Per la prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici tali da pregiudicare la sicurezza dell'esercizio, il Capo servizio utilizza le informazioni provenienti dai sistemi di collegamento diretto giornaliero con gli appositi servizi di informazione meteorologica e nivometrica nazionali e locali, rese disponibili dall'Esercente, per i necessari provvedimenti per la chiusura preventiva dell'impianto.

21. Sospensione del servizio per vento e per altre cause atmosferiche

Il Capo servizio dispone la sospensione del servizio ogni qualvolta le condizioni atmosferiche siano tali da pregiudicare la sicurezza dei viaggiatori o dell'impianto.

In caso di vento che possa provocare pericolose oscillazioni dei veicoli e/o delle funi, il servizio deve essere sospeso dopo aver portato in stazione tutti i viaggiatori che si trovano in linea, con velocità opportunamente ridotta e adottando tutte le precauzioni del caso.

In caso di diminuzione dell'intensità del vento, il Capo servizio può decidere di riprendere il normale servizio, riportando l'impianto alla velocità nominale.

Se invece l'azione del vento è tale da rendere difficoltosa anche l'ultimazione della corsa di svuotamento della linea a velocità ridotta, l'impianto deve essere arrestato, avvisando i

viaggiatori con i mezzi a disposizione circa le ragioni dell'arresto, tranquillizzandoli ed eventualmente provvedendo all'evacuazione degli stessi se si ritenga improbabile la diminuzione dell'intensità del vento.

Sull'impianto sono previste due soglie di velocità del vento:

- 1) al raggiungimento della prima soglia di velocità del vento, come specificato nell'allegato A, che provoca un allarme sonoro, il personale deve aumentare la sua attenzione rispetto alle oscillazioni dei veicoli ed eventualmente rallentare la velocità manualmente ed avvertire il Capo servizio;
- 2) al superamento della seconda soglia di velocità del vento, il servizio deve essere sospeso e si opera come specificato nell'allegato A.

22. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi

Ogniqualvolta il servizio inizia o riprende dopo eventi meteorologici avversi, il Capo servizio stabilisce i controlli adeguati alla situazione e dispone eventualmente una corsa di prova per poter riprendere il servizio. Quest'ultima deve essere preceduta da un'adeguata ricognizione della linea. Tali controlli e i relativi esiti sono annotati sul Registro giornale.

23. Esercizio con parti di impianto non presidiate

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

24. Esercizio automatico

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

25. Trasferimento del personale addetto all'impianto con telecomando non in servizio pubblico

Per le disposizioni operative si rimanda al M.U.M. e al Documento di Valutazione dei Rischi di cui al d. lgs. 81/2008.

26. Trasporto delle persone disabili

La persona disabile deve comunicare al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per l'imbarco e lo sbarco e concordare le diverse modalità di trasporto.

Per le operazioni di evacuazione si rimanda all'allegato B.

26.1. Trasporto di sciatori disabili

Quando si trasporta una persona disabile il personale operativo deve:

- 1) tener conto delle dimensioni degli ausili e limitare il numero di viaggiatori a bordo del veicolo ed in linea come da allegato A;
- 2) se è necessario un accompagnatore, trasportarlo sullo stesso veicolo;
- 3) rallentare o arrestare l'impianto a propria discrezione o su richiesta della persona disabile;
- 4) informare l'agente dell'altra stazione del trasporto della persona disabile. Ove disponibile deve effettuare la marcatura a supervisore dei veicoli occupati da persone disabili.

Per il trasporto sulle seggiovie di persone appartenenti al gruppo "sitting", l'agente valuta preliminarmente all'imbarco la compatibilità dell'ausilio con le caratteristiche dell'impianto, anche ai fini dell'evacuazione.

In particolare:

- 1) l'altezza del sedile dell'ausilio deve essere compatibile con quella della seduta del veicolo;
- 2) la parte inferiore del sedile dell'ausilio, deve essere idonea (non scivolosa, resistente, non abrasiva, senza asperità significative);
- 3) l'ausilio deve permettere l'abbassamento della barra di chiusura.

Per l'evacuazione verticale deve essere possibile agganciare con facilità l'attrezzatura per le operazioni di calata, mantenendo la stabilità dell'utente durante il salvataggio.

Casi particolari sono regolati nell'allegato A.

26.2. Trasporti di pedoni disabili

Per il trasporto di persone a mobilità ridotta, l'impianto deve essere arrestato per le operazioni di imbarco e sbarco.

Disposizioni particolari per il trasporto di pedoni disabili sono riportate nell'allegato A.

27. Trasporti speciali

27.1. Trasporto al seguito

È consentito al viaggiatore il trasporto di bagagli, cose, attrezzature o animali durante il servizio pubblico a condizione che la sicurezza del trasporto non ne venga pregiudicata, che lo stesso ne garantisca la custodia durante il viaggio e che tale trasporto non interferisca con quello degli altri passeggeri.

Obblighi o limitazioni, a cui il trasporto speciale sull'impianto è assoggettato, sono riportati nell'allegato A.

27.2. Trasporto di merci

L'agente deve verificare che la sicurezza delle persone e dell'impianto non sia compromessa in ragione della stabilità, del peso e dell'ingombro.

E' in generale da considerarsi ingombrante o non trasportabile un oggetto che abbia un peso eccessivo oppure una forma che condizioni il corretto accesso al veicolo da parte degli altri viaggiatori, o che possa far variare i franchi imposti dalla sagoma limite in linea ed in stazione, o che impedisca l'uso corretto delle protezioni per i viaggiatori.

A tal fine l'agente di stazione deve:

- gestire la movimentazione dei materiali in modo da non creare intralcio o pericolo per i passeggeri in accesso agli altri veicoli;
- regolare il carico dei materiali sui veicoli curando che la distribuzione dei pesi risulti uniforme e posizionando gli oggetti in modo tale da limitare i danni agli stessi o ai veicoli in caso di brusche frenate.

Specifiche informazioni sono contenute nell'allegato A.

27.3. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

27.4. Trasporto di animali

Sono ammessi al trasporto solamente gli animali domestici.

E' consentito il trasporto di animali solo se la taglia e la tipologia, nonché i sistemi di ausilio al trasporto, permettono al viaggiatore di trasportare l'animale in sicurezza.

Circa il trasporto di cani, vige l'obbligo di guinzaglio e museruola, se non trasportati in appositi contenitori.

I cani segnalati aggressivi dal proprietario vanno trasportati separatamente dagli altri viaggiatori, ad eccezione dei possessori.

Specifiche informazioni sono contenute nell'allegato A.

TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

28. Disposizioni per i viaggiatori

- 1) I viaggiatori devono rispettare le istruzioni indicate dagli appositi cartelli monitori affissi sia nelle stazioni che in linea e tutte quelle altre particolari disposizioni che, al fine di evitare incidenti, sono impartite dal personale dell'impianto.
- 2) I viaggiatori devono comportarsi in maniera da non arrecare pericolo o danni ad altre persone. Nel caso in cui portino con sé bagagli, cose o attrezzature devono anche garantire la custodia.
- 3) I viaggiatori, per servirsi dell'impianto, devono munirsi dei titoli di viaggio da esibire al personale su richiesta.
- 4) Il viaggiatore che non sia pratico dell'utilizzo del sistema di trasporto deve avvertire il personale dell'impianto e richiedere le istruzioni del caso. Su richiesta degli interessati il personale provvederà a rallentare la velocità dell'impianto o a fermarlo per favorire la salita o la discesa.
- 5) L'ordine di precedenza per la salita è dato esclusivamente dall'ordine di presentazione alla partenza salvo che per il personale di servizio, gli incaricati della sorveglianza e gli addetti al soccorso.
- 6) Ai viaggiatori è vietato:
 - a) in assenza del personale addetto, accedere alle banchine di imbarco, e, in particolare, avvicinarsi o salire sul veicolo;
 - b) salire in evidente stato di alterazione delle condizioni psicofisiche ovvero non sufficientemente protetti in relazione alle condizioni climatiche ambientali;
 - c) accedere all'impianto se, per il loro stato o per il loro comportamento, possano pregiudicare la sicurezza propria e degli altri viaggiatori, disturbare i viaggiatori e turbare l'ordine pubblico;
 - d) trasportare oggetti o cose pericolose o infiammabili o che impediscono un'agevole salita sui veicoli;
 - e) seguire percorsi non prestabiliti nelle stazioni o manomettere qualsiasi dispositivo dell'impianto;
 - f) fumare nelle stazioni ed in linea;
 - g) provocare oscillazioni dei veicoli;
 - h) viaggiare sui veicoli in posizione scorretta;

- i) in linea, aprire le porte dei veicoli o sollevare la barra di chiusura;
 - j) far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo dal veicolo;
 - k) danneggiare le parti dei veicoli.
- 7) Il personale può precludere il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio.
- 8) Alla partenza i viaggiatori devono disporsi secondo le posizioni indicate.
- 9) Nel caso di evacuazione dei viaggiatori in linea, essi devono porre attenzione alle comunicazioni. I viaggiatori dovranno attendere il personale addetto all'evacuazione conservando la posizione corretta sui veicoli, astenendosi da ogni iniziativa personale.
- 10) Per gli impianti seggioviari è necessario rispettare anche le seguenti indicazioni:
- a) togliere l'eventuale zaino dalle spalle e conservarlo frontalmente o lateralmente per tutta la durata del tragitto;
 - b) subito dopo l'imbarco, abbassare la barra di chiusura del veicolo; per tale manovra è possibile richiedere la collaborazione del personale addetto, che è tenuto ad agevolare l'operazione;
 - c) in linea, mantenere sul veicolo la posizione corretta, utilizzando il poggiasci, quando presente; eventuali attrezzi sportivi non attaccati ai piedi, se ammessi al trasporto, ed altri oggetti (zaini, bagagli, borse ecc.) devono essere posizionati in modo che ne venga evitata la caduta;
 - d) in linea, non scendere dai veicoli in assenza di diverse indicazioni da parte del personale operativo;
 - e) prima dello sbarco, aprire la barra di chiusura del veicolo solamente in corrispondenza dell'apposito cartello posto in prossimità della stazione di arrivo;
 - f) all'arrivo, discendere lungo la banchina di sbarco predisposta ed allontanarsi rapidamente lungo il percorso indicato;
 - g) Il trasporto sulle seggiovie di bambini non accompagnati è consentito solo nel caso che questi abbiano altezza non inferiore a 1,25 m. I bambini di altezza inferiore a 1,25 m, per poter viaggiare non accompagnati sulle seggiovie debbono dimostrare di aver compiuto gli 8 anni di età.
I responsabili dei bambini che devono essere accompagnati, ovvero le persone alle quali i responsabili li hanno affidati, anche informalmente, (per. es.: maestri di sci, guide alpine, amici ecc.), devono preliminarmente valutare l'attitudine dei bambini ad utilizzare una seggiovia, organizzarsi di conseguenza ed informarli sulle regole di utilizzo e sul comportamento da tenere, anche in caso di arresto.
In caso di gruppi organizzati, i responsabili dei bambini che devono essere accompagnati ovvero le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini devono scegliere preliminarmente gli accompagnatori tra le persone presenti nella zona di accesso all'impianto prima di posizionarsi al cancelletto, e assicurarsi che accettino il ruolo loro affidato.
Gli accompagnatori possono essere:
 - i responsabili (parenti);
 - le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini (ad esempio: maestri di sci, guide alpine, amici);
 - coloro che all'atto dell'imbarco hanno accettato di accompagnare i bambini.

Gli accompagnatori devono essere in grado di aiutare i bambini con i quali viaggiano, per quanto riguarda la movimentazione della barra di chiusura all'imbarco ed allo sbarco.

11) I viaggiatori diversamente abili sono tenuti ad accertarsi con il personale della possibilità del trasporto sull'impianto.

12) E' consentito il trasporto di animali domestici quali cani, gatti, uccelli, piccoli animali.

Il trasporto degli animali è consentito solo se la taglia e la tipologia, nonché i sistemi di ausilio al trasporto, permettono al viaggiatore di trasportare l'animale in sicurezza.

I viaggiatori con animali al seguito devono comunque adottare le precauzioni necessarie e vigilare sulla sicurezza e sulla incolumità propria e dei terzi. Resta a carico del proprietario dell'animale la responsabilità per qualunque danno a persone o cose o anche all'impianto funiviario che potrebbe verificarsi nel corso del trasporto.

Circa il trasporto di cani, vige l'obbligo di guinzaglio e museruola o trasportini.

I cani aggressivi devono essere segnalati al personale dal proprietario.

13) I viaggiatori che non osservino le disposizioni precedenti saranno ritenuti responsabili degli eventuali danni arrecati all'Esercente, agli altri viaggiatori ed a terzi.

14) Gli eventuali reclami dei viaggiatori riguardanti il servizio devono essere inviati all'Organo di sorveglianza, con l'indirizzo preciso del reclamante, in assenza del quale saranno considerati anonimi e non si darà ad essi alcun seguito.

15) I trasgressori delle presenti disposizioni, la cui inosservanza possa arrecare pregiudizio all'incolumità dei viaggiatori e degli agenti o rechi danno agli impianti, saranno deferiti all'autorità giudiziaria qualora il fatto integri una delle ipotesi di reato previste dagli artt. 432 e 650 del codice penale.

TITOLO IV - DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO

29. Documenti di impianto

Presso l'impianto devono essere presenti i seguenti documenti:

1. l'ultimo verbale dell'ispezione annuale o il verbale del collaudo funzionale e l'elenco delle tarature (anche solo su supporto informatico);
2. i manuali di uso e manutenzione (M.U.M.) forniti dai costruttori (anche solo su supporto informatico);
3. il presente Regolamento di esercizio;
4. le ulteriori e particolari disposizioni di esercizio (ordini di servizio impartiti dal Direttore dell'esercizio);
5. il piano di evacuazione, allegato al presente Regolamento di esercizio;
6. le disposizioni relative a controlli particolari, oltre a quelli contenuti nel manuale, eventualmente prescritti dalla Organo di sorveglianza o dal Direttore dell'esercizio;
7. le disposizioni per i viaggiatori (contenute nel presente Regolamento di esercizio e da esporre al pubblico nelle stazioni di imbarco);
8. l'elenco del personale;
9. il Registro giornale (anche solo su supporto informatico);
10. i principali disegni costruttivi e gli schemi elettrici/idraulici (anche solo su supporto informatico).

TITOLO V - CONTROLLI IN ESERCIZIO

30. Controlli in esercizio

I controlli in esercizio devono essere effettuati ad impianto fermo, durante una corsa di prova e durante l'esercizio da parte del personale abilitato, rispettando integralmente le indicazioni riportate nel Registro giornale e le istruzioni del M.U.M..

I risultati dei controlli devono essere verbalizzati sul Registro giornale dal personale dell'impianto, secondo le rispettive attribuzioni.

Nel registro giornale devono anche essere registrati giornalmente i dati relativi a: orario inizio e fine servizio, le persone trasportate a fine giornata in salita/discesa, portata prescelta, le condizioni atmosferiche prevalenti ad inizio servizio, l'intensità vento ad inizio servizio, la temperatura esterna alla stazione motrice ad inizio servizio, la tensione della rete di alimentazione ad inizio servizio, la velocità e l'assorbimento durante la corsa di prova.

Il registro deve inoltre contenere, per ogni giorno di servizio, i nomi con gli orari di presenza del personale di servizio.

30.1. Controlli e corsa di prova giornalieri

Prima dell'apertura al servizio pubblico, si devono eseguire una corsa di prova, i controlli giornalieri previsti dal M.U.M. e quelli di seguito elencati, verificando che i valori dei parametri da riportare sul Registro giornale rientrino nell'intervallo ammissibile:

1. Controllo funzionamento dei macchinari d'argano (Controllo a vista e rumorosità anomala dei riduttori, dei giunti, delle pulegge, ecc.)
2. Verifica regolare accensione motore termico di recupero (Accensione del motore di recupero o del gruppo elettrogeno di alimentazione di recupero)
3. Controllo centraline idrauliche o pneumatiche (Freni, circuito di lubrificazione dei riduttori, azionamento di recupero: assenza trafileamenti, pressioni regolari)
4. Controllo funzionamento freni (Controllo a vista delle pinze, delle superfici su cui agiscono)
5. Frenatura con arresto elettrico/elettromeccanico di servizio (Arresto F. elettrico o elettromeccanico tramite pulsante sul pulpito)
6. Frenatura con arresto meccanico di servizio (Arresto FS tramite pulsante sul pulpito o fronte armadio se presente)
7. Frenatura con arresto meccanico d'emergenza (Arresto F. Emergenza tramite pulsante sul pulpito)
8. Rallentamento velocità (Verifica variazione della velocità tramite pulsante di rallentamento)
9. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto fermo e servizi alimentati)
10. Controllo dei dispositivi d'arresto (Controllo integrità, raggiungibilità e libertà di funzionamento; verifica a campione funzionamento pulsanti esterni, verifica intervento a campione di almeno un interruttore di sicurezza)

11. Verifica regolare funzionamento del collegamento telefonico (Prova di comunicazione tra le stazioni)
 12. Verifica funzionalità circuito di sicurezza (Intervento ove presente sul pannello o verifica strumenti)
 13. Controllo delle aree di imbarco e sbarco (Controllo regolarità banchine, integrità reti anticaduta, funzionamento cancelletto, informazioni verso il pubblico, recinzioni)
 14. Controllo della puleggia e dei rulli di stazione (Controllo della posizione delle funi su pulegge e rulli di stazione, nonché della funzionalità dei raschiaghiaccio su puleggia)
- Presso la stazione di rinvio si effettuano i seguenti controlli:

1. Controllo dei dispositivi d'arresto (Controllo integrità, raggiungibilità e libertà di funzionamento; verifica a campione funzionamento pulsanti esterni, verifica intervento a campione di almeno un interruttore di sicurezza)
2. Verifica rallentamento velocità (Verifica variazione della velocità tramite pulsante di rallentamento)
3. Controllo delle aree di imbarco e sbarco (Verifica regolarità banchine, integrità reti anticaduta, funzionamento cancelletto, informazioni verso il pubblico, recinzioni)
4. Controllo della puleggia e dei rulli di stazione (Controllo della posizione delle funi su pulegge e rulli di stazione, nonché della funzionalità dei raschiaghiaccio su puleggia)
5. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto fermo e servizi alimentati).

Devono inoltre essere effettuati i seguenti controlli o misure, se i componenti relativi sono presenti:

1. Lettura posizione della slitta di tensione (Posizione della slitta di tensione della fune pt letta sulla scala graduata)
2. Controllo dei dispositivi di tensionamento della fune (impianto con contrappeso) (Integrità e libertà di escursione del contrappeso)
3. Controllo dei dispositivi di tensionamento fune (impianto con tenditrice idraulica) (Libertà di movimento, integrità dei circuiti idraulici, livello olio della centralina)
4. Controllo corsa disponibile del cilindro idraulico di tensionamento (impianto con tenditrice idraulica) (Controllo posizione nei limiti previsti)
5. Controllo della pressione nel cilindro idraulico di tensionamento e della tensione misurata dal perno dinamometrico (impianto con tenditrice idraulica) (Controllo pressione nel cilindro sullo strumento e controllo tensione sullo strumento entro i limiti di regolazione)
6. Controllo dei veicoli (Controllo a vista integrità veicoli e morsetti, eliminazione accumuli neve o ghiaccio)
7. Controllo pedana mobile di imbarco o allineamento (Controllo posizione, controllo posizione relativa rispetto alla puleggia in caso di stazione tenditrice, integrità pedana mobile e regolare funzionamento, controllo efficienza protezioni di controllo velocità) ed efficienza della protezione di corretta equidistanza dei veicoli.

Durante la corsa di prova l'agente all'uopo addetto, munito di un apparecchio ricetrasmittente e prendendo posto su un veicolo, controlla la linea, ed in particolare effettua i seguenti controlli: controllo a vista delle rulliere (allineamento, rotazione rulli), passaggio veicoli, assenza neve o ghiaccio sulle strutture, sentiero di soccorso, verifica franchi, verifica anemometri, udibilità altoparlanti, presenza protezioni e segnaletica, stato terreno sottostante

per frane e valanghe, stato vegetazione circostante, controllo corretta posizione e assenza manicotti di ghiaccio della fune dei circuiti di linea, assenza di impedimenti al movimento dell'anemometro.

30.2. Controlli mensili

Si devono eseguire i controlli mensili previsti dal M.U.M. e quelli di seguito elencati:

1. Verifica dell'efficienza dei microinterruttori di stazione (Verifica dell'efficienza elettrica e meccanica di tutti i micro-interruttori)
2. Controllo geometrico dei freni (Controllo dello stato d'usura delle guarnizioni e regolare posizione dei ceppi di tutti i freni – servizio / emergenza / supplementare)
3. Frenatura con arresto elettrico o elettromeccanico di servizio (A velocità nominale - Arresto F. elettrico o elettromeccanico e rilievo spazio di frenatura)
4. Frenatura con arresto meccanico di servizio (A velocità nominale - Arresto FS e rilievo spazio di frenatura)
5. Frenatura con arresto meccanico d'emergenza (A velocità nominale - Arresto F. Emergenza e rilievo spazio di frenatura)
6. Frenatura con arresto meccanico supplementare (A velocità nominale - Arresto F. Supplementare e rilievo spazio di frenatura)
7. Verifica valori di taratura ed efficienza protezioni di massima velocità (Valori della prova di sovravelocità con veicoli vuoti fino all'intervento delle protezioni elettriche e meccaniche)
8. Verifica protezione antiritorno (Verifica anche "in bianco" intervento della protezione di antiritorno per impianti automotori, qualora predisposto)
9. Verifica funzionamento con gruppo elettrogeno (Controllo di messa in moto impianto con disalimentazione della rete, controllo livello combustibile e olio motore)
10. Verifica funzionamento dell'azionamento separato di riserva (Controllo di messa in moto impianto, verifica funzionamento freni; se termico verifica livello combustibile e olio motore)
11. Verifica funzionamento dell'azionamento di recupero (alimentazione da rete / GE mensilmente alternati) (Controllo di messa in moto impianto con accoppiamento del pignone con la corona dentata della puleggia senza disaccoppiare la puleggia motrice dall'argano; controllo combustibile e olio; controllo azionamento freni)
12. Verifica del funzionamento degli arresti di emergenza (Intervento di tutti i pulsanti di piano imbarco, pulpito, sala macchine e interruttori di sicurezza a completamento di quelli giornalieri)
13. Verifica valori di taratura ed efficienza delle protezioni di massima coppia a regime ed avviamento (Utilizzando apposite predisposizioni e assumendo un valore medio tra i due canali)
14. Verifica efficienza delle protezioni di gradiente (Utilizzando apposite predisposizioni)
15. Verifica efficienza del freno di servizio, emergenza e supplementare con rilievo dei valori di assorbimento eventualmente mediante prova di tenuta amperometrica (assumendo un valore medio tra i due canali)
16. Controllo del transito dei veicoli (Controllo dell'ingresso, dell'uscita e del passaggio attorno alla puleggia dei veicoli)

17. Controllo guarnizioni pulegge e rulli di stazione (Controllo dimensionale usura delle guarnizioni)
18. Controllo illuminazione normale e di emergenza (Controllo funzionamento illuminazione normale e di emergenza)

Alla stazione di rinvio devono essere eseguiti i seguenti controlli:

1. Controllo efficienza dei microinterruttori di stazione (Verifica dell'efficienza elettrica e meccanica di tutti i micro-interruttori)
2. Controllo funzionamento con gruppo elettrogeno (Controllo di messa in moto impianto con disalimentazione della rete, controllo livello combustibile e olio motore)
3. Verifica del funzionamento degli arresti di emergenza (Intervento di tutti i pulsanti sul piano imbarco, pulpito, sala macchine e interruttori di sicurezza a completamento di quelli giornalieri)
4. Controllo del transito dei veicoli (Controllo dell'ingresso, dell'uscita e del giro attorno alla puleggia dei veicoli)
5. Controllo delle guarnizioni delle pulegge e dei rulli di stazione (Controllo dimensionale usura delle guarnizioni)
6. Controllo illuminazione normale e di emergenza (Controllo funzionamento illuminazione normale e di emergenza)

Sono inoltre da eseguire i seguenti rilievi, se i componenti sono presenti:

1. Esame fune portante – traente (Controllo a vista, ispezione dell'impalmatura, verifica assenza rotture rilevanti, lubrificazione; controllo a vista dei tratti con riparazioni o rotture precedenti)
2. Controllo veicoli e morsetti (Controllo a vista generale ed efficienza dispositivi di chiusura di tutti i veicoli, controllo dello stato delle barre di chiusura, controllo a vista generale dei morsetti, integrità dei morsetti, e delle palmole)
3. Controllo sostegni di linea (Controllo a vista delle scale d'accesso e pedane di manutenzione, allineamento rulliere, rotazione e consumo rulli, dispositivi antiscarrucolanti elettrici e meccanici)
4. Verifica controlli del contrappeso (impianto con contrappeso) (Verifica intervento microinterruttori slitta e contrappeso)
5. Esame fune tenditrice (impianto con contrappeso) (Controllo a vista zone deviazione e appoggio, verifica assenza rotture rilevanti, lubrificazione; controllo a vista dei tratti con riparazioni o rotture precedenti)
6. Verifica dei dispositivi di tensionamento fune (impianto con tenditrice idraulica) (Verifica integrità, efficienza finecorsa, efficienza sistema di tensione, intervento valvola paracadute)
7. Controllo taratura dei dispositivi di controllo del tensionamento fune portante traente (impianto con tenditrice idraulica) (Verifica e registrazione dei valori di intervento delle protezioni per minima / massima pressione e tensione, assumendo il valore medio tra i due canali, se presenti)
8. Verifica pedana mobile di allineamento (Posizione e integrità pedana mobile, regolare funzionamento, prova confronto velocità nastro-impianto, prova max. velocità nastro, prova controllo equidistanza)
9. Controllo funzionamento radio ricetrasmittenti (Verifica disponibilità e piena carica delle batterie)

I morsetti sono sottoposti a spostamento secondo le periodicità e le modalità indicate nell'allegato A. L'intervallo tra due spostamenti successivi dei morsetti non deve comunque essere maggiore di due mesi. I morsetti oggetto di spostamento devono essere sottoposti ad un controllo di tenuta minima necessaria allo scorrimento su fune come indicato nell'Allegato A. I numeri di matricola dei morsetti spostati e l'esito della prova di scorrimento è registrata nel Registro giornale.

30.3. Controlli in esercizio e corsa di prova dopo eventi eccezionali

Dopo eventi eccezionali (ad esempio: terremoto, tempesta, formazione di ghiaccio, nevicate copiose, valanghe, fulmini, caduta di alberi, esondazioni, caduta massi, atti vandalici) prima della ripresa del servizio, si devono effettuare i controlli in esercizio adeguati alla situazione e una corsa di prova. Quest'ultima deve essere preceduta da un'adeguata ricognizione della linea. Tali controlli sono annotati sul Registro giornale.

TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE

31. Ispezioni sugli impianti

31.1. Modalità di svolgimento delle ispezioni

Le ispezioni periodiche devono dimostrare che lo stato, il comportamento dinamico, le caratteristiche tecniche e l'utilizzo dell'impianto sono conformi al progetto approvato.

L'ispezione è condotta sotto la diretta responsabilità del Direttore dell'esercizio ed in presenza del Capo servizio e di personale abilitato e comprende la misurazione, la prova e la valutazione delle condizioni effettive dell'impianto per il suo utilizzo in sicurezza. Per le opere strutturali si deve garantire, tramite una sistematica sorveglianza, che i requisiti di progetto siano sempre soddisfatti nel corso della propria durata di utilizzo.

In caso di esito negativo delle ispezioni il Direttore dell'esercizio adotta gli opportuni provvedimenti correttivi.

Le istruzioni per lo svolgimento delle singole prove previste per l'ispezione sono contenute nel M.U.M.. I risultati delle ispezioni devono essere verbalizzati dal Direttore dell'esercizio.

31.2. Eventi particolari che causano danni all'impianto

Qualora durante la vita dell'impianto dovessero verificarsi eventi particolari, quali, ad esempio, incidenti, eventi meteorologici eccezionali, terremoti, valanghe, smottamenti considerevoli del terreno, devono essere effettuate particolari ispezioni immediate delle parti coinvolte nell'evento. I risultati delle ispezioni devono essere verbalizzati dal Direttore dell'esercizio con indicazione dei provvedimenti che si intendono adottare.

31.3. Ispezioni in caso di interruzione dell'esercizio

Se l'esercizio è interrotto per un periodo da un mese a sei mesi, prima della ripresa si eseguono i controlli mensili di cui al M.U.M. e le prove aggiuntive ricorrenti in conformità ai successivi punti 31.4.3 e 31.4.4. Se l'esercizio è interrotto per più di sei mesi, prima della ripresa si effettua un'ispezione annuale in conformità al successivo punto 31.4.

Dopo l'esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria non programmata o di modifica dell'impianto si effettuano le prove dell'ispezione annuale di cui al successivo punto, relativamente alla parte mantenuta o modificata e alle parti da essa influenzate.

31.4. Ispezioni annuali

Per accertare lo stato di conservazione e di funzionamento di tutte le varie parti dell'impianto, il Direttore dell'esercizio deve eseguire, almeno una volta nel corso di ogni anno, un'ispezione secondo quanto riportato nel M.U.M. e secondo le seguenti indicazioni generali meglio dettagliate nei paragrafi successivi:

- 1) il controllo del funzionamento degli azionamenti e dei sistemi frenanti nelle condizioni della linea caricata nel modo più sfavorevole e comunque corrispondente alle più gravose modalità di esercizio;
- 2) il controllo delle funzioni e dei dispositivi elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza, nonché degli impianti di telecomunicazione, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;
- 3) il controllo della linea, degli imbarchi e degli sbarchi;
- 4) il controllo dell'interazione tra l'impianto e l'ambiente esterno;
- 5) una prova di evacuazione utilizzando l'attrezzatura, i mezzi ed il personale previsti dal relativo piano; questa prova può anche essere effettuata su un impianto diverso purché della stessa tipologia e che utilizzi mezzi di evacuazione similari. In ogni caso, per

l'impianto in oggetto, deve essere verificata l'integrità, la completezza e la disponibilità dell'attrezzatura e dei mezzi di soccorso e la percorribilità delle vie di raggiungimento dei luoghi sicuri;

- 6) la verifica, mediante esame del Registro di controllo e manutenzione, dell'esecuzione di tutte le operazioni ivi previste nel periodo intercorso dalla precedente ispezione.

31.4.1. Opere civili di infrastruttura

Nel corso dell'ispezione annuale, tramite controllo a vista si devono effettuare le seguenti attività:

- 1) constatazione di danni alle opere strutturali in seguito a gelo, caduta di pietre, neve, assestamenti o eventi simili;
- 2) individuazione degli alberi a fianco della linea evidentemente instabili o che pregiudicano il regolare passaggio dei veicoli o la possibilità di evacuazione verticale;
- 3) controlli a vista di tutti i componenti di acciaio in relazione alla formazione di cricche sui cordoni di saldatura e alla deformazione di aste e profilati, alla verifica del serraggio dei bulloni, nonché all'integrità delle opere civili;
- 4) ispezione delle strutture portanti in cemento armato, normale o precompresso, allo scopo di individuare la presenza di fessurazioni e altri danni;
- 5) ispezione delle fondazioni e dell'ambiente ad esse circostante, incluso lo stato dei tirafondi di ancoraggio.

31.4.2. Dispositivi meccanici

Nel corso dell'ispezione annuale, si effettuano le seguenti attività:

- 1) controllo a vista e prove funzionali dei diversi motori e componenti della catena cinematica (azionamenti principale, di riserva, di recupero);
- 2) controllo a vista e prove funzionali di ogni singolo freno nelle condizioni di carico nominale, con i diversi sistemi di intervento e con tutti i tipi di azionamento, registrandone i risultati;
- 3) controllo a vista delle pulegge, dei rulli, delle rulliere e dei bilancieri;
- 4) controllo a vista di tutti i dispositivi meccanici di tensionamento e delle stazioni; compreso il controllo del corretto cadenzamento, dei tempi e della forza di chiusura dei cancelli d'imbarco;
- 5) controllo a vista e prova dei dispositivi per il recupero dei veicoli e per l'evacuazione, con l'effettuazione di un'esercitazione, verificando l'addestramento del personale adibito a tali operazioni.

31.4.3. Funi

Si effettuano i controlli annuali previsti dal d. d. 144/2016.

31.4.4. Dispositivi elettrici

Nel corso dell'ispezione annuale, si eseguono i seguenti controlli:

- 1) controllo dello stato generale e prove funzionali di tutti i dispositivi e delle installazioni elettriche, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;
- 2) controllo dello stato generale dei dispositivi di messa e terra e protezione contro i fulmini, e di protezione contro i contatti diretti e indiretti.

31.4.5. Dispositivi di sorveglianza e segnalazione

Nel corso dell'ispezione annuale si eseguono i seguenti controlli:

- 1) controllo e prove di funzionamento dei circuiti di sorveglianza e dei dispositivi di segnalazione e di telecomunicazione;
- 2) controllo e prove di funzionamento dei dispositivi di segnalazione dei guasti nelle stazioni e in linea;
- 3) controllo e prove di funzionamento degli anemometri.

31.4.6. Veicoli

Per i veicoli il Direttore dell'esercizio verifica annualmente che vengano eseguiti i seguenti controlli:

- 1) controllo a vista di ogni veicolo;
- 2) almeno il 20% dei morsetti è sottoposto a un controllo a vista allo stato smontato. Questi morsetti sono selezionati secondo un procedimento di rotazione in modo da garantire che l'intervallo tra i controlli consecutivi di ogni morsa non sia maggiore di 5 anni. In tale occasione, sul predetto campione, è eseguito il controllo non distruttivo sui morsetti di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 1° dicembre 2015 n. 203. Questo tipo di controllo dei morsetti e l'annessa prova di funzionamento devono avvenire secondo le istruzioni del costruttore;
- 3) tutti i morsetti smontati di cui al punto 2), e comunque ogniqualvolta viene effettuato uno spostamento, devono essere sottoposti ad un controllo di tenuta minima necessaria allo scorrimento su fune secondo le modalità indicate nell'Allegato A;
- 4) controllo dell'efficienza delle porte e dei dispositivi di chiusura e di interblocco;
- 5) verifica del permanere dei parametri significativi dei morsetti mediante l'uso delle apposite attrezzature da banco disposte in una delle stazioni; in particolare deve essere rilevata la corsa libera degli elementi di serraggio dei morsetti per il limite inferiore per il quale, secondo il M.U.M., il morsetto può ancora essere utilizzato.

TITOLO VII – VISITE E PROVE PERIODICHE DELL'ORGANO DI SORVEGLIANZA

32. Accertamenti sugli impianti

L'Organo di sorveglianza ha facoltà di disporre accertamenti sugli impianti in qualsiasi momento ai sensi dell'art. 100 del DPR 753/80, per verificare che il servizio si svolga in condizioni di sicurezza.

Il personale dell'Organo di sorveglianza, nell'esercizio delle proprie funzioni, ha diritto al trasporto gratuito.

In occasione di tali accertamenti l'Organo di sorveglianza può prescrivere specifiche prove sull'impianto.

Resta altresì salva la facoltà dell'Organo di sorveglianza di revocare l'autorizzazione o il nulla osta tecnico di cui all'art. 4 del DPR 753/80 qualora sorgano dubbi sul permanere delle necessarie condizioni di sicurezza.

A seguito di incidenti o disservizi, ancorché non ne siano derivati danni alle persone, ove a giudizio dell'Organo di sorveglianza, sentito il Direttore dell'esercizio, sorgano dubbi sul permanere delle necessarie condizioni di sicurezza, può venir disposta l'effettuazione di ispezioni e controlli straordinari all'impianto interessato o a sue singole parti, stabilendone caso per caso le modalità.

33. Partecipazione dell'Organo di sorveglianza alle ispezioni annuali

La partecipazione dell'Organo di sorveglianza alle ispezioni annuali è obbligatoria in occasione delle verifiche e prove effettuate dopo il primo anno dall'autorizzazione all'apertura dell'impianto al pubblico esercizio, o alla prosecuzione dello stesso dopo la revisione generale o dopo una ispezione speciale e, successivamente, ogni tre anni.

Allegato A: specificità dell'impianto

1. Parametri significativi per l'esercizio

1. Il carico su ogni veicolo non deve superare i 160 daN (biposto)
Il numero massimo di persone su ogni veicolo è di 2 (biposto) persone
2. La velocità massima del vento oltre la quale l'esercizio deve essere sospeso sotto la responsabilità del capo servizio, è di 70 km/h.
3. Le istruzioni per la manutenzione ed i controlli periodici delle parti certificate (sottosistemi e componenti di sicurezza) sono da rispettare, a meno che nelle disposizioni di esercizio non siano prescritti controlli più restrittivi.
4. I morsetti devono essere spostati ad una distanza pari ad almeno 0,5 m in direzione opposta a quella del movimento. Nel periodo di esercizio l'intervallo tra due spostamenti successivi degli attacchi non deve comunque essere maggiore di due mesi.
5. Tutti i morsetti smontati o oggetto di spostamento sono sottoposti ad una prova di scorrimento sulla fune

2. Consistenza minima del personale e casi particolari

[Indicare la consistenza minima del personale.

Il personale minimo addetto all'esercizio dell'impianto è costituito da:

- *il Capo servizio*
- *il macchinista*
- *l'agente addetto alla stazione di rinvio*
- *in caso di grande afflusso il capo servizio provvederà ad integrare a seconda della necessità*

3. Configurazioni degli organi

Sono quindi ammesse le seguenti configurazioni di impianto, per ciascuna delle quali è indicato il valore della velocità massima ammessa:

- 1) *Azionamento principale + alimentazione da rete*
- 2) *Azionamento principale + alimentazione da gruppo elettrogeno*
- 3) *Azionamento di riserva (motore termoidraulico)*

4. Altezza della seduta imbarco e sbarco

tra 45 cm e 60 cm.

5. Dispositivi o i mezzi aggiuntivi per la sorveglianza della linea in caso di vento

anemometri di servizio

6. Servizio in condizioni limitate (modalità di esclusione e misure di compensazione)

Ogni esclusione e/o penalizzazione deve essere condotta dal capo servizio, unico soggetto in possesso delle chiavi di abilitazione

7. Svuotamento della linea

Se l'impianto deve essere scaricato con il circuito di sicurezza di linea escluso, ciò può avvenire alle seguenti condizioni:

- a) *il motivo del guasto del circuito di sicurezza di linea deve essere accertato;*
- b) *il danno non può essere riparato in un lasso di tempo accettabile;*
- c) *deve essere constatata la regolarità di tutta la linea;*
- d) *il macchinista dovrà trovarsi presso il banco di comando;*
- e) *la linea dovrà essere sorvegliata da personale opportunamente distribuito lungo la stessa ed in continuo collegamento radio con il macchinista;*
- f) *il macchinista dovrà rimanere in continuo collegamento telefonico con gli agenti nella stazione di rinvio*

8. Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto

8.1. Seggiovie

- L'esercizio è consentito per soli sciatori con sci ai piedi a velocità pari a 2,8 m/s. Esso deve svolgersi secondo le prescrizioni contenute nel regolamento di esercizio approvato in particolare devono essere comunicate per iscritto dal D.E. al personale, i criteri relativi all'uso delle attrezzature (pedane, cinture, scale, falconi, ec..) onde consentire che le operazioni di ispezione e manutenzione si svolgano in condizioni di sicurezza antinfortunistica
- Trasporto in caso di pedana mobile di imbarco inefficiente: la banchina di imbarco dovrà essere preparata con neve, in modo che possa essere garantita una salita ancora agevole degli sciatori;

9. Disposizioni in caso di forte vento

L'impianto determina automaticamente un rallentamento alla velocità di 70 km/h.

In caso di superamento la linea deve essere scaricata

10. Specifiche per trasporto disabili

Vedi tabelle esposte sull'impianto

11. Trasporti al seguito

Sono ammessi bagagli che consentano la chiusura del guardia corpo

12. Trasporto di merci

Le merci si devono trasportare al di fuori del periodo di esercizio. Piccoli trasporti quando strettamente necessario (massimo 3 sedie) durante l'esercizio vanno fatti nel rispetto del carico massimo del veicolo e centrati sulla seggiola

13. Specifiche trasporto animali

Si possono trasportare animali solo se al guinzaglio o in una cesta chiusa e comunque che consentano la chiusura del guardia corpo

14. Altre prescrizioni particolari di esercizio

Il piano di monitoraggio inclinometrico, topografico ed estensimetrico e presso i sostegni n. 6 e n. 7 dovrà prevedere l'effettuazione da parte della Società esercente delle misure dello 0 strumentale e dell'esatta ubicazione dei punti monitorati prima del collaudo dell'impianto di risalita; successivamente dovranno essere realizzate due campagne di misure inclinometriche e topografiche a fine primavera e in autunno, da ripetersi, su iniziativa del Direttore d'Esercizio dell'impianto, a seguito del verificarsi di fenomeni di precipitazione piovosa intensa e prolungata. Gli esiti delle misurazioni, integrati con i dati estensimetrici e debitamente commentati da un geologo professionista, dovranno essere trasmessi semestralmente all'UM Alta Valle Susa, al Comune di Bardonecchia, al Settore Tecnico regionale Area Città Metropolitana di Torino, al Settore Geologico Regionale, all'Ufficio territorialmente competente di USTIF e per conoscenza ad ARPA Piemonte, Dipartimento Rischi Naturali ed Ambientali, che acquisirà i dati di monitoraggio al solo scopo di arricchire il quadro conoscitivo regionale delle condizioni di stabilità dei versanti. Un'eventuale modifica del sistema di monitoraggio e delle periodicità delle misure potrà avvenire su proposta del gestore a seguito della disponibilità di un numero significativo di dati.

15. Modalità di Impedimento accesso e termine del servizio

Al termine del servizio gli accessi monte e valle vanno interclusi

Allegato B: piano di evacuazione

Per accettazione e Presa visione

DATA	COGNOME	NOME	MANSIONE	FIRMA

**SEGGIOVIA BIPOSTO
AD AMMORSAMENTO PERMANENTE**

**BOSCO – VALLON CROS
(1774,00-2176,72)**

in Comune di BARDONECCHIA (TO)

**DESCRIZIONE DELLE
OPERAZIONI DI SALVATAGGIO**

SOMMARIO

1.	PREMESSA.....	3
2.	PROGRAMMA DELLE OPERAZIONI DI SALVATAGGIO	3
3.	CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'IMPIANTO	4
4.	ALTEZZA DEI VEICOLI DAL SUOLO.....	6
5.	SEQUENZA DELLE OPERAZIONI.....	6
6.	DISPOSIZIONE DELLE SQUADRE.....	7
7.	CADENZA PARTICOLAREGGIATA DELL'AZIONE DI SOCCORSO	8
8.	DESCRIZIONE DEL SALVATAGGIO CON IL DISPOSITIVO DI CALATA.....	17
9.	CONCLUSIONE DELLE OPERAZIONI	19

1. PREMESSA

L'operazione di recupero delle persone in linea si rende necessaria quando per un motivo qualsiasi l'impianto resti immobilizzato, cioè non sia più possibile far girare la fune. A tale scopo viene predisposto un piano d'emergenza per il salvataggio delle persone in linea e l'impianto viene dotato delle attrezzature idonee a facilitare l'opera di soccorso.

A tal fine si fa riferimento al capitolo 7 del Decreto n. R.D. 337-08.09 del 16 novembre 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - *Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone*. Armonizzazione delle norme e delle procedure con il d.lgs. 210/2003.

2. PROGRAMMA DELLE OPERAZIONI DI SALVATAGGIO

L'impianto è utilizzato per il servizio solo sciatori sul ramo salita per cui il salvataggio interessa un numero totale di viaggiatori corrispondente al solo ramo salita completamente carico.

Dato il numero totale di veicoli biposto e non considerando le seggiole situate in corrispondenza della stazione di valle e di monte, si hanno:

$$(156-2) / 2 = 77 \text{ veicoli biposto in linea}$$

Pertanto nella descrizione delle operazioni di salvataggio si considereranno 77 veicoli completamente carichi per un totale di 154 persone in linea.

La stazione di valle è raggiungibile dai mezzi battipista della zona Chesal.

La stazione a monte è raggiungibile dalle piste che fiancheggiano l'impianto e dai mezzi battipista della zona Chesal.

3. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'IMPIANTO

Le caratteristiche principali dell'impianto sono le seguenti:

- stazione a valle (quota fune 1777,60 m s.l.m.)		rinvio - tensione
- stazione a monte (quota fune 2180,32 m s.l.m.)		motrice - fissa
- quota s.l.m. della stazione di valle	m	1774,00
- quota s.l.m. della stazione di monte	m	2176,72
- dislivello tra gli ingressi in stazione (valle-monte)	m	402,72
- lunghezza orizzontale tra gli ingressi in stazione (AV-AM)	m	1288,43
- lunghezza sviluppata tra gli ingressi in stazione (AV-AM)	m	1371,71
- lunghezza orizzontale tra assi ruote	m	1294,30
- lunghezza inclinata tra assi ruote	m	1377,58
- lunghezza complessiva anello di fune	m	2767,72
- pendenza media della linea	%	31,26
- pendenza massima della linea	%	73,90
- senso di marcia dell'impianto		antiorario
- velocità di esercizio	m/s	2,8
- posti per veicolo	n°	2
- equidistanza tra i veicoli	m	17,74
- portata oraria	p/h	1137
- intervallo delle partenze	s	6,34
- tempo di percorrenza minimo	m:s	8:9,9
- numero veicoli in linea	n°	155
- numero veicoli totali	n°	156
- azione del tenditore (idraulico)	daN	12000 ±10%
- velocità massima con argano di recupero	m/s	0,80
- diametro fune portante-traente (Filler 150)	mm	32
- sezione della fune portante-traente	mm ²	423,00
- diametro dei fili esterni	mm	2,05
- resistenza unitaria	N/mm ²	1739,95
- carico di rottura minimo	kN	736,00
- massa lineare della fune	kg/m	3,84
- massa del veicolo vuoto	kg	120
- massa del veicolo carico	kg	280
- intervvia in linea	m	4,032
- diametro puleggia motrice	mm	4000
- diametro puleggia rinvio	mm	4000

- potenza del motore principale elettrico in c.c.	kW	230
- potenza motrice occorrente a regime	kW	194
- potenza motrice occorrente all'avviamento	kW	240
- linea di segnalazione		interrata
- sostegni di linea	n°	18
- sostegni di linea in appoggio	n°	14
- sostegni di linea in ritenuta	n°	4
- diametro dei rulli di appoggio	mm	360
- diametro dei rulli di ritenuta	mm	360
- rulli di linea e di stazione ramo salita	n°	152
- rulli di linea e di stazione ramo discesa	n°	152
- rulli di linea e di stazione totale	n°	304

4. ALTEZZA DEI VEICOLI DAL SUOLO

Il profilo longitudinale riportato di seguito evidenzia campata per campata i tratti di linea in cui i veicoli distano meno di 25 m dal suolo per cui è possibile l'azione di recupero dei viaggiatori mediante il salvataggio con mezzo di calata o altra idonea attrezzatura.

Il profilo riporta pure la distribuzione dei viaggiatori nelle varie campate e i settori di competenza delle squadre di salvataggio.

5. SEQUENZA DELLE OPERAZIONI

Non appena il macchinista si è reso conto che l'impianto è bloccato e non è possibile ricondurre i passeggeri alle stazioni deve immediatamente mettere in moto il dispositivo di soccorso:

- mediante gli altoparlanti informare i passeggeri e raccomandare loro la calma fino a che non arriveranno i gruppi di salvataggio. Inoltre deve raccomandare loro di non saltare sconsideratamente dalle seggiole.
- avvertire l'organizzazione di soccorso mediante i seguenti numeri telefonici:

Direttore di Esercizio	tel.
Caposervizio	tel.
Esercente	tel.
Comandante dei vigili del fuoco	tel.
Capo equipaggio dei vigili del fuoco	tel.
Responsabile gruppo forestale	tel.
Sanità (medico)	tel.
Ambulanza	tel.
Elicottero	tel.
Forza pubblica (stazione c.c.)	tel.
Responsabile protezione civile	tel.

N.B. Copia di questo elenco va affissa nelle cabine di comando e vicino al telefono più facilmente raggiungibile allacciato alla rete pubblica.

6. DISPOSIZIONE DELLE SQUADRE

L'impianto viene suddiviso in settori di competenza di 8 squadre. Ogni squadra, composta di 2 uomini, è dotata di apparecchio di calata, di lampade portatili, pacchetto di medicazione, attrezzatura antinfortunistica e a gruppi anche di radio ricetrasmettenti e radiotelefono.

La squadra n. 6 è composta da 4 uomini è dotata di apparecchio di calata, di lampade portatili, pacchetto di medicazione, attrezzatura antinfortunistica e a gruppi anche di radio ricetrasmettenti e radiotelefono.

I tratti di competenza sono riportati sul profilo già citato e nella tabella seguente.

La squadra n.1 costituita dal personale di stazione, dotata di attrezzatura di calata, si occuperà dell'evacuazione del tratto di linea che va da valle al sostegno n. 3.

La squadra n. 8 costituita dal personale di stazione, dotata di attrezzatura di calata, si occuperà dell'evacuazione del tratto di linea che va dalla stazione di monte al sostegno 15.

La squadra n. 6 si occuperà solo della campata sostegno 11-12.

Le altre squadre, radunate alla stazione di valle e trasportate lungo la linea con mezzi battipista, si occuperanno del salvataggio dei passeggeri sistemati sui veicoli fermi delle restanti campate.

Il tempo totale per ogni squadra risulterà inferiore alle 2,5 ore concesse per lo svolgimento dell'azione.

Squadra	Campata	Franchi massimi	N. di veicoli Interessati	Lunghezza campata	Lunghezza tratto di competenza
1	Valle-R1	0,71	12	18	210
	R1-2	7,51		59	
	2-3	16,09		133	
2	3-R4	14,46	7	79	133
	R4-5	13,11		54	
3	5-6	13,11	12	76	207
	6-7	14,20		131	
4	7-8	14,66	9	85	161
	8-9	11,53		76	
5	9-10	13,36	12	121	221
	10-R11	13,32		100	
6	R11-12	12,07	6	103	103
7	12-13	11,78	9	84	156
	13-14	9,69		42	
	14-15	7,23		30	
8	15-16	7,39	10	32	186
	16-R17	7,39		52	
	R17-18	15,56		77	
	18-Monte	4,77		25	

CADENZA PARTICOLAREGGIATA DELL'AZIONE DI SOCCORSO

Il tempo totale richiesto per il salvataggio è influenzato da vari fattori: le condizioni atmosferiche, il grado di allenamento e affiatamento delle squadre, l'innevamento, e soprattutto il numero e la qualità dei passeggeri. Sulla base dell'esperienza fin ora accumulata e dell'alto grado di specializzazione del personale che può eseguire il salvataggio possono essere stimati i tempi di intervento per le varie squadre come dalle tabelle riportate nelle pagine seguenti.

Dati generali:		Franco da terra (m)		
		H<12	12<H<18	H>18
A = numero dei passeggeri per veicolo	n.	2		
B = velocità di salita del soccorritore sul sostegno	m/min	30	20	10
C = tempo di aggancio dell'attrezzatura alla fune p.t.	min	2		
D = velocità di trasferimento del gancio o carrello al veicolo successivo	m/min	50		
E = equidistanza tra i veicoli	m	17,74		
F = velocità di risalita del soccorritore fino alla fune p.t.	m/min	20	15	10
G = tempo per i preparativi a bordo del veicolo	min	3		
H = tempo di preparazione alla calata di 1 passeggero	min	1,5		
I = velocità di calata del passeggero e risalita dell'ancora o cinturone	m/min	30		
L = tempo di approntamento delle squadre di soccorso	min	30		

[illegible]

SQUADRA N. 4											
Numero di sostegni interessati											
Numero di veicoli interessati dal soccorso											
Tempo necessario alla squadra per il raggiungimento del tratto loro assegnato											
Veicoli	v9	v8	v7	v6	v5	v4	v3	v2	v1		
Franco medio da terra [m]	9,70	9,70	9,70	9,70	9,53	9,53	12,27	12,27	12,27		
N. sostegno	9				8						
Altezza sostegni [m]	14,46				12,51						
Totale											
tempo di salita sul sostegno	0,72				0,63						1,3
tempo di aggancio attrezzatura	2,00				2,00						4,0
tempo di spost. attrezzatura	0,35				0,35						0,7
tempo di salita soccorritore	0,49	0,49	0,49	0,49	0,48	0,48	0,82	0,82	0,82		5,3
tempo di prep. a bordo veicolo	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		27,0
tempo di prep. calata passeggeri	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		27,0
tempo di calata passeggeri	0,65	0,65	0,65	0,65	0,64	0,64	0,82	0,82	0,82		6,3
tempo di calata soccorritore	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,41	0,41	0,41		3,2
Tempo totale di squadra:											114
< 150											

SQUADRA N. 5										
Numero di sostegni Interessati										
Numero di veloli Interessati dal soccorso										
Tempo necessario alla squadra per il raggiungimento del tratto loro assegnato										
Velcoli	v3	v6	v7	v8	v5	v4	v3	min	n.	2
Franco medio da terra [m]	9,70	9,70	9,70	9,70	9,53	9,53	12,27	12,27	12,27	9
N. sostegno	9				8					
Altezza sostegni [m]	14,46				12,51					

Totale										
tempo di salita sul sostegni	0,72				0,63					1,3
tempo di aggancio attrezzatura	2,00				2,00					4,0
tempo di spost. attrezzatura	0,35				0,35					0,7
tempo di salita soccorritore	0,49	0,49	0,49	0,49	0,48	0,48	0,82	0,82		5,3
tempo di prep. a bordo velcolo	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		27,0
tempo di prep. calata passeggeri	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		27,0
tempo di calata passeggeri	0,65	0,65	0,65	0,65	0,64	0,64	0,82	0,82		6,3
tempo di calata soccorritore	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,41	0,41		3,2

Tempo totale di squadra:	
114	< 150

SQUADRA N. 7												
Numero di sostegni interessati												
Numero di veicoli interessati dal soccorso												
Tempo necessario alla squadra per il raggiungimento del tratto loro assegnato												
Veicoli	v9	v8	v7	v6	v5	v4	v3	min	n.	9	18	
Franco medio da terra [m]	7,24	6,20	6,20	6,20	10,60	10,60	10,60	10,60				
N. sostegno	15		14		15							
Altezza sostegni [m]	10,81		9,63		10,81							
		</										

SQUADRA N. 8												
Numero di sostegni interessati												
Numero di veicoli interessati dal soccorso												
Tempo necessario alla squadra per il raggiungimento del tratto loro assegnato												
Veicoli	v10	v9	v8	v7	v6	v5	v4	v3	v2	v1	n.	3
Franco medio da terra [m]	6,67	6,67	11,48	12,27	11,48	7,24	7,24	7,24	6,67	6,67	n.	10
N. sostegno		18				R17			18		min	21
Altezza sostegni [m]		8,08				10,91			8,08			
Totale												
tempo di salita sui sostegni		0,27				0,36			0,27			0,9
tempo di aggancio attrezzatura		2,00				2,00			2,00			6,0
tempo di spost. attrezzatura		0,35				0,35			0,35			1,1
tempo di salita soccorritore	0,33	0,33	0,57	0,82	0,57	0,36	0,36	0,36	0,33	0,33		4,4
tempo di prep. a bordo veicolo	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		30,0
tempo di prep. calata passeggeri	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		30,0
tempo di calata passeggeri	0,44	0,44	0,77	0,82	0,77	0,48	0,48	0,48	0,44	0,44		5,6
tempo di calata soccorritore	0,22	0,22	0,38	0,41	0,38	0,24	0,24	0,24	0,22	0,22		2,8
Tempo totale di squadra:											132	< 150

Durante lo svolgimento dell'azione avrà modo di radunarsi altro personale che man mano raggiungerà le squadre predisposte per collaborare e per guidare i passeggeri già salvati, a gruppi, alla stazione più vicina o al punto raggiungibile dal battipista.

Nel frattempo, secondo necessità verrà chiesto l'intervento di ambulanza, elicottero o quanto altro necessario per portare a buon fine l'opera di soccorso.

Persone coinvolte:

- ✓ n. 2 per squadra = 14
- ✓ n. riserve = 2
- ✓ Caposervizio = 1
- ✓ Manovratori mezzi battipista = 2

Per un totale persone coinvolte pari a 19 unità.

7. DESCRIZIONE DEL SALVATAGGIO CON IL DISPOSITIVO DI CALATA

Il dispositivo di calata viene utilizzato dove la distanza seggiola / terreno è superiore ai 6,0 m e comunque dove sono da salvare persone sotto shock, ferite o addirittura svenute.

Il dispositivo di calata "PETZL" è dotato degli accessori sotto elencati, che vengono ripartiti nel seguente modo:

Attrezzatura del soccorritore in linea	Attrezzatura del soccorritore a terra
Corda di calata (50 m) Dispositivo di calata (STOP D09) Imbracatura Elmetto Carrucola di salvataggio Pinza di sicurezza Triangolo di recupero Asola di sicurezza Moschettoni Fune di sicurezza	Corda di calata (50 m) GRIGRI = assicuratore corda Imbracatura Elmetto Moschettoni Borsa per gli accessori

Nel seguito viene descritta la sequenza delle operazioni di salvataggio:

1. Il gruppo si porta con il dispositivo fino al sostegno a monte della campata dove deve svolgersi l'azione. I soccorritori indossano le imbracature e si mettono gli elmetti.
2. Il soccorritore in linea raccoglie la sua attrezzatura (vedi lista sopra) e sale sul sostegno. Porta con sé anche un'estremità della corda di calata.
3. Arrivato sul sostegno avvolge la corda di calata attorno al falcone con l'apposita asola e un moschettoni e fissa l'estremità della corda sulla sua imbracatura. Il soccorritore a terra inserisce l'altra estremità della corda di calata nel GRIGRI che a sua volta è fissato all'imbracatura, e tende la corda. In questo modo assicura il soccorritore in linea.

4. Il soccorritore in linea aggancia la carrucola di salvataggio alla fune portante traente a valle della rulliera e, come ulteriore sicurezza, aggancia la pinza di sicurezza alla fune portante - traente a monte della carrucola. Carrucola di salvataggio e pinza di sicurezza vengono fissate.
5. Il soccorritore a terra cala tramite il GRIGRI il soccorritore in linea fino alla carrucola di sicurezza, da dove quest'ultimo scorre lungo la fune portante - traente fino alla prima seggiola (viene frenato dal soccorritore a terra).
6. Arrivato alla seggiola, il soccorritore si assicura tramite l'apposita asola all'asta di sospensione della seggiola. Dopo può sganciare la carrucola di salvataggio e la pinza di sicurezza. Il poggipiedi della seggiola viene alzato.
7. L'uomo a terra lascia andare la corda ed il soccorritore la tira finché la libera completamente dal sostegno dove era rinvia.
8. Il soccorritore in linea fissa tramite l'apposita asola il dispositivo di calata (STOP D09) sull'asta di sospensione. Dopodiché inserisce la corda di calata nel dispositivo di calata.
9. Il soccorritore aiuta il viaggiatore ad indossare il triangolo di recupero e poi lo aggancia alla corda di calata.
10. Adesso il viaggiatore abbandona la seggiola e il soccorritore lo cala a terra manovrando il dispositivo di calata, mentre il soccorritore a terra lascia la corda di calata. In qualsiasi momento anche lui è in grado di frenare e controllare la calata tramite il GRIGRI.
11. Quando il viaggiatore è arrivato a terra, il soccorritore lo libera dal triangolo di recupero.
12. Salvati tutti passeggeri della seggiola, il soccorritore aggancia la carrucola di salvataggio e la pinza di sicurezza sulla fune p.t. a valle della morsa. Poi fissa i due dispositivi sulla sua imbracatura.
13. Il soccorritore rinvia la corda di calata tramite l'apposito gancio sull'asta di sospensione e la fissa poi sulla sua imbracatura. Poi può sganciare l'asola con la quale era collegato all'asta di sospensione, perché viene assicurato con la corda di calata dal soccorritore a terra.
14. Come già descritto al punto 5, avviene lo spostamento del soccorritore lungo la fune portante -traente alla prossima seggiola e il salvataggio dei passeggeri procede come descritto nei punti 5-13.

Salvato l'ultimo passeggero avviene la calata del soccorritore. Il soccorritore, che è assicurato all'asta di sospensione, sgancia la carrucola di salvataggio e la pinza di sicurezza dalla fune portante - traente, rinvia la corda di calata intorno alla sospensione della seggiola in modo che possa essere successivamente liberata da terra.

Il soccorritore attacca il dispositivo di calata STOP D09 e la corda rinvia alla sua imbracatura, per poi potersi calare a terra. Dopo un controllo delle corde rinviate intorno alla sospensione il soccorritore si cala a terra.

Attenzione: La fune deve essere rinvia sulla sospensione della seggiola in modo da evitare uno scivolamento e da poter essere facilmente liberata da terra.

La corda rinvia alla sospensione viene liberata.

Si prosegue all'evacuazione delle seggiole nelle campate successive.

IMPORTANTE: Il soccorritore in linea deve avere con sé durante tutta l'azione di salvataggio una fune di sicurezza da 3mm, in modo da poter recuperare la corda di calata od altro attrezzo eventualmente caduto a terra.

NOTA: Se necessario, l'azione di salvataggio deve continuare anche con l'oscurità e, in questo caso, ogni gruppo viene preceduto da un uomo munito di lampada portatile.

8. CONCLUSIONE DELLE OPERAZIONI

Quando le operazioni di salvataggio sono finite il personale dell'impianto è responsabile della raccolta dei dispositivi e di tutti i loro accessori, di eventuali riparazioni e della sistemazione dell'intera attrezzatura nel posto predestinato.

OPERAZIONI DI SALVATAGGIO SEGGIOVIA "BOSCO - VALLON CROS"

- Altoparlanti

Anemometro direzionale



