

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO TEMPORANEO
in servizio pubblico per il trasporto di persone

SEGGIOVIA
MELEZET – ETARPA' - CHESAL
"(1365,00) – (1596,00) – (1817,00)"

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

Bardonecchia, 28/11/2019



675030021-02-2020

INDICE

1. CARATTERISTICHE 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
8. Comportamento del personale in servizio verso il pubblico	12
TITOLO II – MODALITÀ DI ESERCIZIO	13
9. Orari nel servizio pubblico	13
10. Servizio in condizioni normali	13
11. Funzionamento con azionamento di recupero	14
12. Regolazioni/interventi dell'impianto durante l'esercizio	14
13. Teleassistenza	15
14. Anomalie durante il servizio	15
15. Servizio in condizioni limitate	15
16. Svuotamento della linea per compromissione di funzioni di sicurezza	15
17. Servizio in condizioni eccezionali	16
18. Soccorso ai viaggiatori infortunati	16
19. Operazioni di evacuazione	16
20. Prescrizioni di esercizio specifiche per seggiovie	16
20.1. Trasporto dei bambini sulle seggiovie	17
21. Prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici	17
22. Sospensione del servizio per vento e per altre cause atmosferiche	17
23. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi	18
24. Esercizio con parti di impianto non presidiate	18
25. Esercizio automatico	18
26. Trasferimento del personale addetto all'impianto con telecomando non in servizio pubblico	18
27. Trasporto delle persone disabili	18
27.1. Trasporto di sciatori disabili	18
27.2. Trasporti di pedoni disabili	19
28. Trasporti speciali	19
28.1. Trasporto al seguito	19

28.2.	Trasporto di merci.....	19
28.3.	Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o simili	19
28.4.	Trasporto di animali	20
TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI		20
29.	Disposizioni per i viaggiatori.....	20
TITOLO IV - DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO.....		23
30.	Documenti di impianto.....	23
TITOLO V - CONTROLLI IN ESERCIZIO		24
31.	Controlli in esercizio	24
31.1.	Controlli e corsa di prova giornalieri.....	24
31.2.	Controlli mensili	26
31.3.	Controlli in esercizio e corsa di prova dopo eventi eccezionali.....	28
TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE.....		29
32.	Ispezioni sugli impianti	29
32.1.	Modalità di svolgimento delle ispezioni	29
32.2.	Eventi particolari che causano danni all'impianto.....	29
32.3.	Ispezioni in caso di interruzione dell'esercizio.....	29
32.4.	Ispezioni annuali.....	29
TITOLO VII – VISITE E PROVE PERIODICHE DELL'ORGANO DI SORVEGLIANZA		32
33.	Accertamenti sugli impianti	32
34.	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.	Veicoli non correttamente ammortati alla fune.....	33
5.	Condizioni particolari di servizio notturno	33
6.	Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto	34
6.1.	Seggiovie.....	34
7.	Disposizioni in caso di forte vento	34
8.	Specifiche per trasporto disabili	34
9.	Trasporti al seguito	35
10.	Trasporto di merci	35
11.	Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o simili.....	35
12.	Immagazzinamento dei veicoli	36

ALLEGATO B: PIANO DI EVACUAZIONE..... 36

PER ACCETTAZIONE E PRESA VISIONE 37

1. CARATTERISTICHE IMPIANTO

- Stazione motrice	a monte
- Stazione di rinvio tensione + magazzino	a valle
- Ubicazioni stazione intermedia	a metà linea
- Senso di marcia	orario
- Lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione	m 1462,19
- Dislivello fra gli ingressi di stazione	m 452,00
- Lunghezza sviluppata della linea	m 1538,88
- Pendenza media fra le stazioni	% 30,91
- Capienza di ciascun veicolo – seggiola carenata	n. 4
- Intervallo nelle partenze	s. 6,0
- Potenzialità massima di trasporto	p/h 2400
- Velocità massima di esercizio	m/s 5,0
- Equidistanza fra i veicoli in linea	m 30,0
- Tempo di percorrenza fra gli ingressi stazione con la stazione intermedia in esercizio	6'07"
- Numero max veicoli in linea per ramo	n. 52
- Numero totale veicoli	n. 111
- Diametro della fune portante – traente	mm 44
- Massa lineare della fune	kg/m 7,24
- Massa della seggiola vuota	kg 230
- Massa della seggiola carica	kg 550
- Azione del dispositivo di tensione idraulico	kN 250
- Velocità max fune con azionamento principale	m/s 5,0
- Velocità max fune con azionamento di riserva	m/s 2,5
- Velocità max fune con azionamento di recupero	m/s 0,8
- Potenza dei motori principali (2x310)	kW 620
- Potenza del motore di riserva	kW 310
- Potenza del motore di recupero, termico diesel	kW 132
- Potenza teorica di calcolo a regime	kW 477
- Potenza teorica di calcolo in avviamento	kW 612
- Intervia in linea e nelle stazioni	m 5,2
- Numero dei sostegni di linea, in totale	n. 18
- Numero dei sostegni di appoggio	n. 13 (s) – 12 (d)
- Numero dei sostegni di ritenuta	n. 3 (s) – 1 (d)
- Numero dei sostegni a doppio effetto	n. 2 (s) – 3 (d)
- Numero dei rulli guidafune, in totale (168+128)	n. 296
- Numero dei rulli in appoggio	n. 208
- Numero dei rulli in ritenuta	n. 48
- Numero dei rulli a doppio effetto	n. 40
- conduttori di linea	interrati

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 temporaneo, 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).

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 delle verifiche e prove funzionali 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 verifichino 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 ogniquale volta venga sospeso il funzionamento dell'impianto;
- g. verifica, ogniquale volta 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 l'accesso dei passeggeri al punto di partenza lungo l'itinerario delimitato da appositi recinti, 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, 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.

8. 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

9. 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.

10. 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.

11. 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 17 del presente Regolamento.

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

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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 17.

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.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. 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 chiusi e bloccati alla partenza dalle stazioni.

20.1. 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;

21. 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.

22. 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.

23. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi

Ogniquale volta 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.

24. Esercizio con parti di impianto non presidiate

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

25. Esercizio automatico

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

26. 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.

27. 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.

27.1. 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.

27.2. 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.

28. Trasporti speciali

28.1. 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.

28.2. 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.

28.3. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

28.4. 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

29. 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 garantirne 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

30. Documenti di impianto

Presso l'impianto devono essere presenti i seguenti documenti:

1. l'ultimo verbale dell'ispezione annuale o il verbale delle verifiche e prove funzionali 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

31. 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.

31.1. 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 trafiletti, 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)
15. Controllo meccanismi di lancio/rallentamento/movimentazione (Controllo a vista e acustico, pneumatici, cinghie, guide entrata, rulli deviazione, prese moto, gruppi sincronizzazione, regolare transito di tutti i veicoli utilizzati)

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 meccanismi di lancio/rallentamento/movimentazione (Verifica a vista e acustica, pneumatici, cinghie, guide entrata, rulli deviazione, prese moto, gruppi sincronizzazione, controllo regolare transito di tutti i veicoli utilizzati)
6. 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, eliminazione accumuli neve o ghiaccio)
7. Controllo pedana mobile di allineamento (Controllo posizione, integrità pedana mobile e regolare funzionamento)

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.

31.2. Controlli mensili

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

1. Controllo delle travi di lancio e rallentamento nelle stazioni (Controllo usura guide, corretto allineamento, posizione fune, condizioni generali pneumatici e cinghie, regolarità di accoppiamento/disaccoppiamento, verifica efficienza spaziatore, passaggio veicoli in ingresso/uscita/transito)
2. Controllo corretta posizione e verifica dispositivi di controllo dell'assetto geometrico delle morse (Controllo a vista posizione e caduta consenso alla marcia)
3. Verifica dell'efficienza dei microinterruttori di stazione (Verifica dell'efficienza elettrica e meccanica dei micro-interruttori compresi i controlli di chiusura/blocco porta sui veicoli, l'ammorsamento forzato e l'assetto puleggia)
4. Controllo geometrico dei freni (Controllo dello stato d'usura delle guarnizioni e regolare posizione dei ceppi di tutti i freni – servizio / emergenza / supplementare)
5. Frenatura con arresto elettrico o elettromeccanico di servizio (A velocità nominale - Arresto F. elettrico o elettromeccanico e rilievo spazio di frenatura)
6. Frenatura con arresto meccanico di servizio (A velocità nominale - Arresto FS e rilievo spazio di frenatura)
7. Frenatura con arresto meccanico d'emergenza (A velocità nominale - Arresto F. Emergenza e rilievo spazio di frenatura)
8. Frenatura con arresto meccanico supplementare (A velocità nominale - Arresto F. Supplementare e rilievo spazio di frenatura)
9. 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)
10. Verifica protezione antiritorno (Verifica anche "in bianco" intervento della protezione di antiritorno per impianti automotori, qualora predisposto)
11. Verifica funzionamento con gruppo elettrogeno (Controllo di messa in moto impianto con disalimentazione della rete, controllo livello combustibile e olio motore)
12. Verifica funzionamento dell'azionamento separato di riserva (Controllo di messa in moto impianto, verifica funzionamento freni; se termico verifica livello combustibile e olio motore)
13. 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)
14. 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)

15. 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)
16. Verifica efficienza delle protezioni di gradiente (Utilizzando apposite predisposizioni)
17. Verifica efficienza del freno di servizio, emergenza e supplementare con rilievo dei valori di assorbimento (assumendo un valore medio tra i due canali)
18. Controllo del transito dei veicoli (Controllo dell'ingresso, dell'uscita e del giro stazione dei veicoli)
19. Controllo guarnizioni pulegge e rulli di stazione (Controllo dimensionale usura delle guarnizioni)
20. 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 delle travi di lancio e rallentamento nelle stazioni (Verifica usura guide, corretto allineamento, posizione fune, condizioni generali pneumatici e cinghie, regolarità di accoppiamento/disaccoppiamento, verifica efficienza spaziatore, passaggio veicoli in ingresso/uscita/transito)
2. Controllo corretta posizione e verifica dispositivi di controllo dell'assetto geometrico delle morse (Verifica posizione e caduta consenso alla marcia)
3. Controllo efficienza dei microinterruttori di stazione (Verifica dell'efficienza elettrica e meccanica dei micro-interruttori compresi i controlli di chiusura/blocco porta sui veicoli, l'ammorsamento forzato e l'assetto puleggia)
4. Controllo funzionamento con gruppo elettrogeno (Controllo di messa in moto impianto con disalimentazione della rete, controllo livello combustibile e olio motore)
5. 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)
6. Controllo del transito dei veicoli (Controllo dell'ingresso, dell'uscita e del giro stazione dei veicoli)
7. Controllo delle guarnizioni delle pulegge e dei rulli di stazione (Controllo dimensionale usura delle guarnizioni)
8. 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 morse (Controllo a vista generale ed efficienza dispositivi di chiusura di tutti i veicoli, controllo a vista generale delle morse, integrità delle molle (se a vista), ruote di scorrimento, rullo di apertura ganasce, ganasce, 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 dei dispositivi provamolles (mediante "morsa rossa" o adottando una procedura equivalente atta a verificare la corretta taratura dei provamolles; nel caso di apparecchiature di prova delle molles con canali ridondanti e reciprocamente controllati, tale controllo non è necessario)
9. Verifica pedana mobile di allineamento (Posizione e integrità pedana mobile, regolare funzionamento, prova confronto velocità nastro-impianto, prova max. velocità nastro, prova controllo equidistanza)
10. Controllo funzionamento radio ricetrasmittenti (Verifica disponibilità e piena carica delle batterie)

31.3. 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

32. Ispezioni sugli impianti

32.1. 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.

32.2. 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.

32.3. 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 32.4.3 e 32.4.4. Se l'esercizio è interrotto per più di sei mesi, prima della ripresa si effettua un'ispezione annuale in conformità al successivo punto 32.4.

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.

32.4. 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.

32.4.1. 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.

32.4.2. 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.

32.4.3. Funi

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

32.4.4. 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.

32.4.5. 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.

32.4.6. 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% delle morse è sottoposto a un controllo a vista allo stato smontato. Queste morse sono selezionate 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 sulle morse di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 1° dicembre 2015 n. 203. Questo tipo di controllo delle morse e l'annessa prova di funzionamento devono avvenire secondo le istruzioni del costruttore;
- 3) tutte le morse smontate di cui al punto 2) devono essere sottoposte ad un controllo di tenuta minima necessaria allo scorrimento su fune; la prova può essere eseguita anche tramite sistemi equivalenti;
- 4) controllo dell'efficienza delle porte e dei dispositivi di chiusura e di interblocco;
- 5) verifica del permanere sia del rendimento che dei parametri significativi delle morse mediante l'uso delle apposite attrezzature da banco disposte in una delle stazioni; in particolare deve essere rilevata la misura della forza di serraggio tra le ganasce e della forza erogata dalle molle, quest'ultima sia per la configurazione corrispondente al diametro nominale della fune, che per il limite inferiore per il quale, secondo il M.U.M., la morsa può ancora essere utilizzata.

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

33. 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.

34. 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 320 daN
Il numero massimo di persone su ogni veicolo è di 4 persone
2. La velocità massima del vento oltre la quale l'esercizio deve essere sospeso sotto la responsabilità del capo servizio, è di 65 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.

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*

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. Veicoli non correttamente ammortati alla fune

Nel caso di veicolo non correttamente ammortato questo deve essere immediatamente tolto dal servizio

5. Condizioni particolari di servizio notturno

NON RICORRE

6. Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto

6.1. Seggiovie

1. L'esercizio e' consentito:

- **in stagione invernale con stazione intermedia "inserita"** per soli sciatori con sci ai piedi a velocità pari a 5 m/s con possibilità di discesa alla stazione intermedia. Per trasporto "promiscuo" a 5 m/s con discesa alla stazione intermedia per i soli sciatori. In tale caso i veicoli devono essere occupati dalla stessa tipologia di passeggeri. Il trasporto di sciatori è consentito esclusivamente sul ramo di salita, mentre per il trasporto di pedoni è consentito l'imbarco di soli nr.2 passeggeri per seggiola in posizione simmetrica in entrambe le direzioni. Lo sbarco alla stazione di monte deve avvenire utilizzando la doppia pedana predisposta per la discesa separata dei viaggiatori con e senza gli sci ai piedi;
- **in stagione invernale con stazione intermedia "esclusa"** per trasporto promiscuo a velocità pari a 5 m/s. I veicoli devono essere occupati dalla stessa tipologia di passeggeri. Il trasporto di sciatori è consentito esclusivamente sul ramo di salita, mentre per il trasporto di pedoni è consentito l'imbarco di soli nr.2 passeggeri per seggiola in posizione simmetrica in entrambe le direzioni. Lo sbarco alla stazione di monte deve avvenire utilizzando la doppia pedana predisposta per la discesa separata dei viaggiatori con e senza gli sci ai piedi;
- **in stagione estiva (la stazione intermedia è ovviamente "esclusa")** per trasporto di soli pedoni a velocità pari a 3,5 m/s. In tale caso è consentito l'imbarco di nr.4 passeggeri per seggiola con portata massima corrispondente a nr.55 seggiole totali in linea.

2. In fase di esercizio estivo, e quindi con stazione intermedia disabilitata e non presidiata, l'area circostante la stazione stessa dovrà essere recintata ed inibita al pubblico passaggio.
3. A causa della presenza della stazione intermedia solo sul ramo salita, i cicli di ammorsamento delle seggiole alla fune subiscono un incremento del 25% circa. Per tale motivo l'esame magnetoinduttivo deve essere svolto con cadenza annuale (e non con cadenza 0-2-4-6-7-8 ecc...) onde monitorare l'evolversi di eventuali anomalie che potrebbero insorgere, atteso il maggior cimento a cui la fune stessa è sottoposta per la presenza della stazione intermedia.
4. Quando la stazione intermedia è esclusa, nella stazione di valle e prima della stessa, si dovranno apporre cartelli di idonee dimensioni con la seguente dicitura: "Stazione intermedia esclusa e non presidiata – VIETATO SCENDERE".

7. Disposizioni in caso di forte vento

In caso di forte vento la linea verrà scaricata a velocità minima (a giudizio del capo servizio) Nel caso di sopraggiunte raffiche al di sopra della soglia di arresto (65 km/h) appena possibile il capo servizio predisporrà lo scarico linea con le modalità di cui sopra.

8. Specifiche per trasporto disabili

Vedi specifiche esposte nelle stazioni.

9. Trasporti al seguito

I bagagli al seguito (zaini, borse) sono consentiti se garantiscono la chiusura della barra guardia corpo

10. Trasporto di merci

Le merci sono trasportabili solo se non sorpassano il carico massimo per veicolo (320 daN) ed esclusivamente al di fuori dell'esercizio pubblico

11. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari

BICICLETTE:

- 1) I ganci in dotazione, di produzione DOPPELMAYR, sono da installare come previsto dal costruttore.
- 2) I ganci in dotazione sono da installare SOLO per il periodo estivo.
- 3) E' vietato caricare passeggeri e biciclette sullo stesso veicolo.
- 4) La velocità dell'impianto dovrà essere al massimo pari a $v_{fune} = 3,5 \text{ m/s}$ con 55 seggiole.
- 5) Gli agenti di stazione dovranno eseguire in prima persona il carico e lo scarico delle biciclette dalle seggiole, avvalendosi dei ganci.
- 6) Il trasporto delle biciclette è consentito solo sul ramo salita.
- 7) Il possessore della bicicletta dovrà essere messo in condizione di verificare le modalità di trasporto. Durante il carico della stessa sarà fatto attendere in area di sicurezza al di fuori della banchina di imbarco; giunto alla stazione di monte gli verrà consegnata la bicicletta in un'area di sicurezza al di fuori della banchina di sbarco.
- 8) Il peso massimo della bicicletta trasportabile è di 20 kg.

ANIMALI: sono trasportabili se di piccola taglia, al guinzaglio con museruola o nella gabbia, che consentano la chiusura della barra guardia corpo, con accompagnatore.

12. Immagazzinamento dei veicoli

Si procede all'immagazzinamento in caso di condizioni meteorologiche avverse

Allegato B: piano di evacuazione

**Funivia monofune con veicoli quadriposto
ad ammortamento automatico**

ALLEGATO I:
PIANO DI SOCCORSO
PER IL RECUPERO IN LINEA DEI
PASSEGGERI

ESERCENTE: COLOMION S.p.A. - Bardonecchia (TO)

SEGGIOVIA QUADRIPOSTO
MELEZET – ETARPÀ - CHESAL
(1365 – 1596 - 1817)

in comune di Bardonecchia (TO)

SOMMARIO

TRACCIATO	PAG. 3
PREMESSA	PAG. 3
COMPORTAMENTO DEL PERSONALE	PAG. 4
ORGANIZZAZIONE DEL SOCCORSO	PAG. 4
- MEZZI A DISPOSIZIONE	PAG. 4
- PERSONALE ADDETTO AL SOCCORSO	PAG. 5
- SUDDIVISIONE DELLE SQUADRE	PAG. 5
PROCEDURE DI SALVATAGGIO	PAG. 7
- DESCRIZIONE D'USO DEL MATERIALE	PAG. 9
- OPERAZIONI	PAG. 9
- SPECIFICHE DEI MATERIALI	PAG. 10
ANALISI DEI TEMPI D'INTERVENTO	PAG. 11
DOVERI DEI SOCCORRITORI	PAG. 14

TRACCIATO

L'impianto presenta le seguenti caratteristiche:

- ♦ lunghezza inclinata fra le stazioni: ramo salita $L_s = 840,84 + 671,52$ m
ramo discesa $L_d = 1537,43$ m
- ♦ numero sostegni: ramo salita $N_s = 18$
ramo discesa $N_d = 16$
- ♦ numero seggiole in linea: ramo salita $n_s = 28 + 22 = 50$
ramo discesa $n_d = 51$

Il tracciato dell'impianto si svolge ad una quota compresa fra 1365 m e 1817 m s.l.m. con la stazione intermedia a quota 1596 m.s.l.m.

L'impianto in oggetto, espleta il servizio di trasporto per sciatori e pedoni in salita e discesa, pertanto le operazioni saranno da eseguire su entrambi i rami dell'impianto. Ai fini del soccorso si considera il ramo salita completamente carico mentre il ramo discesa carico a metà con tutte le seggiole con due passeggeri.

Il n° max di passeggeri in linea da considerare secondo le vigenti norme è:

ramo salita $n^\circ \text{ max} = 50 \times 4 = 200$

ramo discesa $n^\circ \text{ max} = 51 \times 2 = 102$

totale $n^\circ \text{ max} = 302 < 350$

La linea della seggiovia, è agevolmente praticabile con sci lungo tutto il suo sviluppo ed è facilmente raggiungibile anche con i mezzi battipista; con alcuni tratti di modesta estensione, dove l'accesso con i battipista si arresta ad una distanza dall'asse linea non superiore ai 100 m.

PREMESSA

La decisione dell'effettuazione del recupero dei passeggeri dalla linea viene presa dal Capo Servizio, ovvero in sua assenza per qualsiasi motivo dal Sostituto Capo Servizio.

Il Capo Servizio informerà tempestivamente il Direttore di Esercizio e la Società Esercente, illustrando i motivi che lo inducono a dar corso alla suddetta operazione.

Il presente documento è stato preparato tenendo conto delle istruzioni impartite in proposito dal Ministero dei Trasporti in particolare con la circolare n°24/77 prot. 1547TF del 15 dicembre 1977.

L'impiego di scale di salvataggio è limitato a quei tratti in cui il franco da terra non sia superiore a 6 m.

L'utilizzo di eventuali mezzi aerei viene considerato come mezzo complementare; servirà, se le condizioni atmosferiche lo permettono, per agevolare le operazioni condotte da terra, ovvero per manovre particolari non previste in anticipo.

Poiché l'impianto deve essere evacuato in un tempo massimo di due ore e mezza senza la previsione di alcun intervento attivo da parte dei passeggeri, il recupero dei viaggiatori dalla linea viene effettuato completamente con metodi alpinistici come dal piano descritto nelle pagine che seguono.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE

Il macchinista, entro 15 minuti primi dall'arresto della seggiovia, vista l'impossibilità di rimettere in funzione l'impianto esegue le seguenti operazioni:

- avvisa con gli altoparlanti i passeggeri che l'impianto è momentaneamente fermo, ordina di non muoversi e di rimanere seduti ognuno al proprio posto;
- interpella tempestivamente il Capo Servizio, il quale decide l'inizio delle operazioni e le dirige.

ORGANIZZAZIONE DEL SOCCORSO

Con l'inizio delle operazioni di soccorso in linea il macchinista trasmetterà dagli altoparlanti il seguente messaggio.

ATTENZIONE:

***I SIGG. VIAGGIATORI SONO PREGATI DI
RIMANERE SEDUTI AI PROPRI POSTI.***

***LA SEGGIOVIA NON PUÒ ESSERE RIMESSA IN FUNZIONE,
SONO PARTITE LE SQUADRE DI RECUPERO.***

***SI PREGA DI COLLABORARE RIMANENDO CALMI E SEGUENDO
LE INDICAZIONI IMPARTITE DAL PERSONALE DI SOCCORSO.***

Tale messaggio con gli adeguati aggiornamenti dovrà essere ripetuto ogni 10 minuti possibilmente anche nelle lingue francese e inglese.

Il Capo Servizio ordinerà l'immediata mobilitazione via radio del personale e dei mezzi necessari.

MEZZI A DISPOSIZIONE

Per il soccorso si prevede la disponibilità dei seguenti mezzi:

- n° 2 scale, posizionate nella stazione a valle;
- n° 12 attrezzature complete per la calata al suolo;
- n° 3 mezzi battipista;
- idonei sistemi di illuminazione e pile a batteria per il salvataggio ed il trasferimento dei passeggeri durante le ore notturne.

PERSONALE ADDETTO AL SOCCORSO

Per il soccorso dovranno essere disponibili almeno 44 persone così suddivise:

- a) un coordinatore delle operazioni di salvataggio "Capo Servizio";
- b) n° 12 squadre di salvataggio composte ciascuna da tre persone;
- c) n° 3 guidatori di mezzi battipista per il trasporto a valle dei pedoni;
- d) n° 2 squadre di assistenza per i viaggiatori a terra composte da due persone.

Gli operatori che si prevede di impiegare per costituire le 6 squadre di 3 persone, sono persone della Società Esercente addestrate per le operazioni da eseguire e prontamente disponibili per recarsi sul luogo delle operazioni nei tempi minimi utilizzati nel presente documento.

Il personale che si prevede di impiegare per costituire le squadre di assistenza ai viaggiatori, sarà costituito dal personale della Società Esercente e dal personale della Scuola di sci.

SUDDIVISIONE DELLE SQUADRE

Si è previsto di dividere il tracciato della linea in sezioni da affidare a squadre diverse per accelerare il recupero; tali tratti sono divisi in maniera tale da richiedere a ogni squadra l'intervento su un numero massimo di 11 seggiole.

Ramo salita:

SQUADRA	Dal sost.	al sost.	N° seggiole
S1	C4	C2	8
S2	C6	C4	8
S3	AVI	C6	9
S4	C13	R10	6
S5	C15	C13	6
S6	C17	C15	6
S7	monte	C17	4

Ramo discesa:

SQUADRA	Dal sost.	al sost.	N° seggiole
S8	C5	C2	12
S9	C7	C5	9
S10	C12	C7	8
S11	C15	C12	10
S12	monte	C15	10

Tutte le squadre si aduneranno, complete di uomini ed attrezzature, presso la stazione a monte dell'impianto in oggetto.

Tutte le squadre appena pronte daranno la loro disponibilità e di conseguenza il Capo Servizio le disporrà come segue:

Ramo salita:

- S1 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°4 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S2 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°6 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S3 ⇒ scende con gli sci fino alla stazione intermedia della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S4 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°13 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S5 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°15 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S6 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°17 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S7 ⇒ parte dalla stazione a monte della seggiovia e procede verso valle al soccorso.

Ramo discesa:

- S8 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°5 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S9 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°7 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S10 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°12 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S11 ⇒ scende con gli sci fino al PALO n°15 della seggiovia e procede verso valle al soccorso.
- S12 ⇒ parte dalla stazione a monte della seggiovia e procede verso valle al soccorso.

Inoltre il personale della Scuola di Sci, con l'ausilio delle apposite scale presenti nella stazione a valle, provvederà a calare al suolo i passeggeri presenti sui rami salita e discesa nel tratto dalla stazione a valle fino a metà della campata C2 – C3. Successivamente andrà a coadiuvare a terra le altre squadre.

La suddivisione delle zone d'operazione potrà essere modificata, a giudizio del Capo Servizio, in relazione all'effettiva distribuzione dei viaggiatori in linea.

A tale fine ogni squadra riceverà un radiotelefono e si terrà in collegamento col Capo Servizio, il quale coordinerà le operazioni per fare in modo che si svolgano secondo le indicazioni impartite e nel minor tempo possibile.

PROCEDURE DI SALVATAGGIO

Tutte le persone addette al salvataggio dovranno essere preventivamente addestrate e dimostrare la propria capacità con una prova pratica delle operazioni. Tali prove pratiche saranno ripetute almeno una volta all'anno.

La buona percorribilità del tracciato sotto la linea, e la buona accessibilità alla stessa tramite la pista di discesa che transita sul versante sinistro dell'impianto, consentono di agevolare l'accessibilità e le operazioni di soccorso.

Visto che i soccorritori provvedono a calare dalle seggiole anche gli sci, si prevede che gli sciatori potranno rientrare a valle con i propri mezzi, mentre per i pedoni è previsto il trasporto a valle con i mezzi battipista. Il Capo Servizio, appena avviato il soccorso con le squadre sulla linea, provvederà a indirizzare le squadre di assistenza a terra dei viaggiatori nelle zone maggiormente impegnative anche in considerazione dell'innevamento al suolo. Dette squadre hanno il compito di aiutare e soccorrere le eventuali persone in difficoltà nel rientro, una volta calati a terra e di accompagnare i pedoni sulla pista adiacente da dove verranno prelevati dai mezzi battipista.

Laddove il franco dal suolo lo permette, ossia in quei tratti di linea dove la distanza tra il terreno innevato ed il punto più basso del contorno del veicolo è inferiore ai 6 m, il salvataggio si effettua con le scale opportunamente attrezzate.

Di seguito si descrivono le particolari attenzioni da attuare durante le operazioni di salvataggio per evacuare i viaggiatori calati a terra.

- **S1** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alla pista di discesa, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo la pista tracciata.
- **S2** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alla pista di discesa, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo la pista tracciata.
- **S3** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto che attraversa un tratto di bosco non interessato da piste di discesa, pertanto parallelamente alle operazioni di soccorso, una squadra di assistenza, compatibilmente con la situazione della neve al suolo, provvederà a tracciare una pista di rientro sotto la linea e quindi ad assistere i viaggiatori che man mano vengono calati a terra, eventualmente accompagnandoli fino alla vicina pista di discesa per il rientro a valle.
- **S4** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alle piste di raccordo che partono dalla stazione intermedia, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo le piste tracciate.
- **S5** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto che attraversa un tratto di bosco non interessato da piste di discesa, pertanto parallelamente alle operazioni di soccorso, una squadra di assistenza, compatibilmente con la situazione della neve al suolo, provvederà a tracciare una pista di rientro sotto la linea e quindi ad assistere i viaggiatori che man mano vengono calati a terra, eventualmente accompagnandoli fino alla vicina pista di discesa per il rientro a valle.
- **S6** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alla pista di discesa, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo la pista tracciata.

- **S7** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alla pista di discesa, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo la pista tracciata.
- **S8** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alla pista di discesa, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo la pista tracciata.
- **S9** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto che attraversa un tratto di bosco non interessato da piste di discesa, pertanto parallelamente alle operazioni di soccorso, una squadra di assistenza, compatibilmente con la situazione della neve al suolo, provvederà a tracciare una pista di rientro sotto la linea e quindi ad assistere i viaggiatori che man mano vengono calati a terra, eventualmente accompagnandoli fino alla vicina pista di discesa per il rientro a valle.
- **S10** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto che attraversa un tratto di bosco non interessato da piste di discesa, pertanto parallelamente alle operazioni di soccorso, una squadra di assistenza, compatibilmente con la situazione della neve al suolo, provvederà a tracciare una pista di rientro sotto la linea e quindi ad assistere i viaggiatori che man mano vengono calati a terra, eventualmente accompagnandoli fino alla vicina pista di discesa per il rientro a valle.
- **S11** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto che attraversa un tratto di bosco non interessato da piste di discesa, pertanto parallelamente alle operazioni di soccorso, una squadra di assistenza, compatibilmente con la situazione della neve al suolo, provvederà a tracciare una pista di rientro sotto la linea e quindi ad assistere i viaggiatori che man mano vengono calati a terra, eventualmente accompagnandoli fino alla vicina pista di discesa per il rientro a valle.
- **S12** ⇒ detta squadra opera in una zona dell'impianto adiacente alla pista di discesa, pertanto il rientro dei viaggiatori una volta calati a terra avviene in modo indipendente seguendo la pista tracciata.

Per i pedoni calati a terra e per gli sciatori non in condizione di scendere a valle con mezzi propri, verrà predisposto il trasporto con mezzi battipista.

Durante tutta la durata delle operazioni di soccorso, qualsiasi viaggiatore calato al suolo e non in condizione di raggiungere autonomamente un luogo sicuro, sarà assistito dal personale delle squadre di assistenza ed eventualmente dai mezzi battipista.

Qualora l'inizio delle operazioni di soccorso in linea, avvenga nelle ore pomeridiane e quindi, considerando il periodo stagionale ed un tempo massimo di esecuzione pari a 2,5 ore, sia prevedibile l'estendersi delle stesse anche nelle ore notturne, oltre all'attrezzatura di salvataggio sopra definita, ciascuna squadra si dovrà dotare di idonei sistemi di illuminazione con potenza sufficiente ad illuminare la zona di salvataggio e consentire l'esecuzione delle operazioni in sicurezza. Le stesse squadre, dovranno essere pure dotate di adeguate lampade a batteria per illuminare ed accompagnare in sicurezza i viaggiatori calati a terra fino alle piste od ai mezzi battipista per la discesa a valle. Il trasferimento dei viaggiatori a valle con gli sci, durante le ore notturne, dopo essere stato positivamente valutato dal Capo Servizio in base alle condizioni meteo e nivologiche del momento, dovrà essere adeguatamente scortato da mezzi battipista e dagli addetti al soccorso in modo da garantire la sicurezza del trasferimento.

L'analisi dei tempi di soccorso, prevede di effettuare lungo tutta la linea la calata al suolo dei passeggeri con le attrezzature ed i metodi di seguito descritti.

m) si ripete l'operazione per tutti i veicoli presenti in campata.

SPECIFICHE DEI MATERIALI

I materiali sono scelti per ottenere le seguenti prerogative:

- a) uso del minimo materiale indispensabile;
- b) semplicità d'uso;
- c) leggerezza e facilità di trasporto;
- d) garantire al soccorritore uno stato di operatività in autoassicurazione;
- e) utilizzo prevalente di attrezzature di tipo alpinistico con cui il personale addetto ha dimestichezza d'uso.

I materiali adottati e forniti rappresentano quanto di meglio sia reperibile sul mercato e sono componenti che si ispirano alla tecnica alpinistica e sono proposti dopo anni di uso ed esperienze nell'ambito del soccorso alpino.

- a) imbragatura completa per soccorritore, di tipo ergonomico, con ottima distribuzione della trazione, costruita interamente in fettuccia larga di nylon;
- b) 50 m di corda avente diametro minimo 9 mm, con particolari caratteristiche di allungamento, usata per la salita e la discesa dal veicolo; omologata secondo le norme dell'organizzazione mondiale dei Club Alpini (UIAA);
- c) imbracatura triangolare per la calata dei passeggeri; tale dispositivo associa alla facilità e praticità d'uso, indubbie caratteristiche di sicurezza ed affidabilità;
- d) sistema di calata tipo ROLGLIS o altri sistemi che permettano la discesa frenata in sicurezza del passeggero, dotati di un gancio per effettuare le manovre sulla fune prima descritte;
- e) maniglia autobloccante, con stringicorda in acciaio a dentini, che scorre sulla corda in un solo senso e permette l'autoassicurazione. Resistenza di 400 kg, realizzata in duralluminio temprato con perni e molle in acciaio inox, stringicorde in acciaio temprato e cromato;
- f) sistema frenante, utilizzato per la calata in sicurezza del soccorritore;
- g) n° 4 moschettoni, con ghiere di sicurezza, del tipo in lega leggera con resistenza fino a 2500 kg.

ANALISI TEMPI DI INTERVENTO**Ramo salita:**

Squadra	Tempo di avvicinamento	Campate di competenza	Numero seggiole di competenza	Sostegno di partenza	Numero campate di competenza
1	4'	C2 – C4	8	C4	2
2	3,5'	C4 – C6	8	C6	2
3	3'	C6 – AVI	9	AVI	4
4	2,5'	AVI – C13	6	C13	4
5	2'	C13 – C15	7	C15	2
6	1,5'	C15 – C17	7	C17	2
7	1'	C17 – AM	5	AM	2

Ramo discesa:

Squadra	Tempo di avvicinamento	Campate di competenza	Numero seggiole di competenza	Sostegno di partenza	Numero campate di competenza
8	3,5'	C2 – C5	12	C5	3
9	3'	C5 – C7	9	C7	2
10	2,5'	C7 – C12	8	C12	3
11	2'	C12 – C15	10	C15	3
12	2'	C15 – AM	11	AM	4

Considerando i tempi medi di salvataggio ricavabili da esperienze di soccorso con materiali analoghi e in particolare:

Tempo impiegato da base a cima sostegno :	1,5'
Tempo impiegato da cima sostegno a seggiola	4'
Tempo impiegato per imbracatura e calata di 2 passeggeri	5,5'
Tempo impiegato per imbracatura e calata di 4 passeggeri	11'
Tempo impiegato per il passaggio da seggiola a seggiola	2,5'
Tempo impiegato per calata a terra del soccorritore	2,5'

Calcolando ora il tempo necessario alle varie squadre per portare a termine le operazioni di soccorso e considerando che il tempo di intervento dei soccorritori è di circa 20 + 25 minuti primi, nella tabella della pagina seguente si determinano i tempi massimi per effettuare il salvataggio in ciascuna squadra prevista.

RAMO SALITA Operazioni	SQUADRA n° 1	SQUADRA n° 2	SQUADRA n° 3	SQUADRA n° 4	SQUADRA n° 5	SQUADRA n° 6	SQUADRA n° 7
Tempo di avvicinamento	4'	3,5'	3'	2,5'	2'	1,5'	1'
Da terra a cima sostegno	1,5·2 = 3'	1,5·2 = 3'	1,5·2 = 3'	1,5·3 = 4,5'	1,5·3 = 4,5'	1,5·2 = 3'	1,5·3 = 4,5'
Da cima sostegno a prima seggiola	4·2 = 8'	4·2 = 8'	4·2 = 8'	4·3 = 12'	4·3 = 12'	4·2 = 8'	4·3 = 12'
Salvataggio del 4 passeggeri	11·8 = 88'	11·8 = 88'	11·9 = 99'	11·6 = 66'	11·7 = 77'	11·7 = 77'	11·6 = 66'
Passaggio da una seggiola all'altra	2,5·(8-2) = = 15'	2,5·(8-2) = = 15'	2,5·(9-2) = = 17,5'	2,5·(6-3) = = 7,5'	2,5·(7-3) = = 10'	2,5·(7-2) = = 12,5'	2,5·(6-3) = = 7,5'
Calata a terra del soccorritore	2,5·(2-1) = = 2,5'	2,5·(2-1) = = 2,5'	2,5·(2-1) = = 2,5'	2,5·(3-1) = = 5'	2,5·(3-1) = = 5'	2,5·(2-1) = = 2,5'	2,5·(3-1) = = 5'
Totale (min)	120,5'	120'	110'	97,5'	110,5'	104,5'	96'
Totale (ore)	2 h 1'	2 h	1 h 50'	1 h 38'	1 h 51'	1 h 45'	1 h 36'

RAMO DISCESA Operazioni	SQUADRA n° 8	SQUADRA n° 9	SQUADRA n° 10	SQUADRA n° 11	SQUADRA n° 12
Tempo di avvicinamento	3,5'	3'	2,5'	2'	1'
Da terra a cima sostegno	$1,5 \cdot 3 = 4,5'$	$1,5 \cdot 2 = 3'$	$1,5 \cdot 3 = 4,5'$	$1,5 \cdot 4 = 6'$	$1,5 \cdot 4 = 6'$
Da cima sostegno a prima seggiola	$4 \cdot 3 = 12'$	$4 \cdot 2 = 8'$	$4 \cdot 3 = 12'$	$4 \cdot 4 = 16'$	$4 \cdot 4 = 16'$
Salvataggio del 2 passeggeri	$5,5 \cdot 12 = 66'$	$5,5 \cdot 9 = 49,5'$	$5,5 \cdot 8 = 44'$	$5,5 \cdot 10 = 55'$	$5,5 \cdot 11 = 60,5'$
Passaggio da una seggiola all'altra	$2,5 \cdot (10-3) =$ $= 17,5'$	$2,5 \cdot (9-2) =$ $= 17,5'$	$2,5 \cdot (8-3) =$ $= 12,5'$	$2,5 \cdot (10-4) =$ $= 15'$	$2,5 \cdot (11-4) =$ $= 17,5'$
Calata a terra del soccorritore	$2,5 \cdot (3-1) =$ $= 5'$	$2,5 \cdot (2-1) =$ $= 2,5'$	$2,5 \cdot (3-1) =$ $= 5'$	$2,5 \cdot (4-1) =$ $= 7,5'$	$2,5 \cdot (4-1) =$ $= 7,5'$
Totale (min)	108,5'	80,5	80,5'	101,5'	108,5'
Totale (ore)	1 h 49'	1 h 21'	1 h 21'	1 h 42'	1 h 49'

Come si evince dalla tabella precedente, la squadra che impiega il maggior tempo ad effettuare le operazioni di soccorso è la n° 1; essendo tuttavia il suo tempo di intervento pari a 2 ore e 1 minuto e considerando un tempo di intervento delle squadre di soccorso pari a 20 / 25', si può concludere che il soccorso globale rientra nei limiti delle 2,5 ore prefissati dall'attuale normativa.

Tali tempi sono comunque valori massimi teorici in quanto si può presumere che, durante il soccorso, le condizioni di carico siano inferiori a quella teorica e che si possano integrare le squadre con ulteriore personale opportunamente addestrato e proveniente da squadre del soccorso alpino o della protezione civile.

DOVERI DEI SOCCORRITORI

Ogni passeggero deve essere posato a terra e indirizzato verso le piste di discesa o verso il punto di raccolta.

Nessun soccorritore può abbandonare il compito affidatogli prima della fine delle operazioni, salvo che venga sostituito nel suo compito da persona preposta.

Ogni squadra è responsabile del completo svuotamento del tratto affidatogli e finito il proprio compito deve recarsi in aiuto delle squadre ancora operanti.

Per ordine del Capo Servizio tutto il personale addetto alle operazioni di soccorso deve rimanere in servizio senza limiti di orario.

Per accettazione e Presa visione

DATA	COGNOME	NOME	MANSIONE	FIRMA

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO TEMPORANEO

in servizio pubblico per il trasporto di persone

SEGGIOVIA MELEZET – ETARPA' - CHESAL

“(1365,00) – (1596,00) – (1817,00)”

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.

L'ESERCENTE: (firma del legale-rappresentante)

COLOMION S.p.A.

REGIONE MOLINO 18

10052 BARDONECCHIA

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO: (firma)



NOTA: modifica p.to 11 All.A per sostituzione tipologia di ganci porta biciclette

Approvazione dell'Organo di sorveglianza:

Bardonecchia, ...14/04/23...

Allegato A: specificità dell'impianto

.....omissis.....

11. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari

BICICLETTE:

- 1) I ganci in dotazione, di produzione PARTECH, Certificati CE per seggiola DOPPELMAYR mod E98, sono da installare come previsto dal costruttore.
- 2) I ganci in dotazione sono da installare SOLO per il periodo estivo.
- 3) I ganci sono n. 1 per seggiola, installabili per massimo 55 seggiole, presenti durante il servizio estivo.
- 4) Sulla seggiola su di cui è presente il gancio nella parte posteriore, in caso di caricamento della bicicletta, sono consentiti un numero massimo di n.2 trasportati
- 5) Sulla seggiola con presenza di gancio ma in assenza di bicicletta sono consentiti massimo n.3 trasportati.
- 6) Sulla seggiola senza gancio sono consentiti n.4 trasportati come da All.A p.to 6.1 paragrafo 1. del presente regolamento di esercizio.
- 7) La velocità dell'impianto dovrà essere al massimo pari a $v_{fune} = 3,5 \text{ m/s}$ con 55 seggiole.
- 8) Il cliente dovrà in prima persona eseguire il carico della bicicletta all'imbarco a valle, nel caso non sia in grado gli agenti di stazione lo eseguiranno in prima persona. Giunto il veicolo a monte gli agenti di stazione dovranno eseguire in prima persona lo scarico delle biciclette dalle seggiole.
- 9) Il trasporto delle biciclette è consentito solo sul ramo salita.
- 10) Il possessore della bicicletta dovrà essere messo in condizione di verificare le modalità di trasporto. Durante il carico della stessa presso la stazione di imbarco a valle sarà egli stesso a procedere al caricamento, seguendo la procedura illustrata posta nei pressi dell'imbarco; giunto alla stazione di monte gli verrà consegnata la bicicletta in un'area di sicurezza al di fuori della banchina di sbarco.
- 11) Il peso massimo della bicicletta trasportabile è di 30 kg.