

FUNIVIA BIFUNE A VA E VIENI

LB 02

"PASSO DEL LUPO – PIAN CAVALLARO"

PIANO DI SOCCORSO

ALLEGATO AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

Il Direttore di Esercizio

Federico Murro



L'esercente

IL TECNICO RESPONSABILE
(Geom. Edo. Diacomelli)

Edo. Diacomelli



Rev.	Data	Oggetto della revisione	Eseguito	Verif./Approv.
1	09/03/2021	Integrazioni e correzioni	Ing. Murro	Ing. Murro
0	10/02/2020	Prima Emissione	Ing. Murro	Ing. Murro

INDICE

TITOLO I – GENERALITÀ	5
1. Premessa e caratteristiche morfologiche del terreno	5
2. Tipo di servizio.....	5
3. Caratteristiche della linea ed accessibilità.....	5
4. L’esercente	6
5. I soccorritori	6
6. Caratteristiche tecniche della linea concernenti l’evacuazione.....	6
TITOLO II - CONCETTI GENERALI DELLA MANOVRA DI SOCCORSO	8
1. Sicurezza degli operatori	8
1.1. Impiego dell’elicottero.....	8
1.2. Piano di soccorso	8
1.3. Esercitazioni.....	8
1.4. Decalogo del soccorritore	9
TITOLO III – EVACUAZIONE CON PORTATA NOMINALE	10
1. Procedura di soccorso	10
2. Variante con carrello di soccorso	11
3. Attrezzature di salvataggio.....	11
4. Mezzi necessari al soccorso.....	12
5. Personale necessario al soccorso	12
6. Tempo necessario al soccorso.....	12
TITOLO IV – PRESCRIZIONI SULL’USO DELLE ATTREZZATURE.....	14
1. Generalità.....	14
2. Progressione in quota	14
TITOLO V – TECNICHE PER CASI PARTICOLARI	15
1. Calata dei bambini.....	15
2. Neve ghiacciata	15
TITOLO VII – ISTRUZIONI PARTICOLARI.....	16
1. Procedura d’allerta in caso di guasto alla funivia	16
2. Istruzioni per il Capo Servizio	16
3. Istruzioni per il macchinista.....	17
4. Istruzioni per i conducenti dei mezzi di trasporto meccanizzati	17

5.	Istruzioni comuni a tutte le squadre di soccorso	17
TITOLO VII – AGGIORNAMENTI E REVISIONI DEL PIANO DI EVACUAZIONE.		19
1.	Valutazione piano di evacuazione e sua realizzazione.....	19
2.	Aggiornamento documenti	19

CARATTERISTICHE TECNICHE IMPIANTO

Ditta costruttrice dell'impianto:	HOLZL
Stazione motrice:	a monte; alla quota di 1880 m s.l.m.
Stazione di rinvio:	a valle; alla quota di 1550 m s.l.m.
Dislivello:	326 m
Lunghezza orizzontale:	1920 m
Lunghezza inclinata:	1949 m
Numero di campate:	2
Numero di vetture:	2
Capacità di 1 vettura con vetturino:	20+1 persone
Carico convenzionale della vettura:	1580 kg
Velocità con azionamento principale:	8.00 m/s
Portata oraria max.:	237 pers/h
Velocità con motore di recupero:	4.00 m/s
Velocità max. con azionamento di soccorso:	2,00 m/s
Numero di funi portanti per ogni via di corsa:	1
Funi portanti:	chiuse 31.0 mm
Tesatura delle portanti:	Contrappeso
Fune traente e zavorra:	16 mm
Tesatura dell'anello trattivo:	contrappeso
Fune di soccorso	12 mm
Azionamento principale:	elettrico 104 KW
Azionamento di recupero:	55 kW
Azionamento di soccorso:	10 kW
Vento massimo di esercizio:	48 Km/h
Agenti alla stazione a valle:	1
Agenti alla stazione a monte:	1

TITOLO I – GENERALITÀ

1. Premessa e caratteristiche morfologiche del terreno

Il presente piano di soccorso della funivia bifune a va e vieni PASSO DEL LUPO – PIAN CAVALLARO descrive tutte le operazioni che si devono eseguire per evacuare i viaggiatori dalle vetture in caso di arresto forzato dell'impianto funicolare.

È stato elaborato dal Direttore di Esercizio ing. Federico Murro, sulla base delle tecniche e dei metodi messi a punto dall'ing. Andrea Bafile che ha messo a disposizione i suoi preziosi consigli ed insegnamenti in materia. Si è inoltre tenuto conto dell'esperienza fatta nelle numerose esercitazioni sulla funivia “Cutigliano – Doganaccia” e sulla funivia Doganaccia - Croce Arcana e sugli impianti dell'Abetone alle quali hanno partecipato con impegno e professionalità numerosi membri del Soccorso Alpino e Speleologico.

Sono in ogni caso state rispettate le disposizioni delle *norme funiviarie*, ed a tale proposito si precisa che l'impianto in oggetto ha una capienza delle vetture di 20 e l'altezza massima da terra (80 metri > 30).

2. Tipo di servizio

L'impianto svolge esercizio sia invernale che estivo ed è destinato al trasporto di passeggeri e degli eventuali sci nonché di merci per il rifugio alla stazione di monte.

Non è previsto il servizio notturno o nelle ore serali.

Il presente piano di soccorso vale unicamente per la modalità di trasporto alla portata nominale, in base alla quale ciascuna vettura ha una capacità massima di 20 persone ed è presenziata da un vetturino per tutta la durata del viaggio;

3. Caratteristiche della linea ed accessibilità

La stazione di valle è ubicata presso Passo del Lupo ed è normalmente raggiungibile con qualunque mezzo motorizzato.

La stazione di monte è ubicata in località Pian Cavallaro ed è normalmente raggiungibile con qualunque mezzo motorizzato lungo una strada asfaltata che parte da Passo del Lupo e raggiunge la stazione di monte. Tale strada in inverno viene trasformata in pista da sci ed è percorribile con un mezzo battipista.

La linea si svolge prevalentemente su terreno di pendenza limitata, privo di scoscendimenti e in gran parte transitabile con automezzi fuoristrada o mezzi battipista. Sotto le funi si sviluppa un apposito sentiero di servizio interamente percorribile a piedi, vi è un solo tratto molto ripido nei pressi della pista “Direttissima Paletta” che è sovrastato da una piccola parete rocciosa sulla cui sommità è posizionato il sostegno di linea, tale tratto è di difficile percorribilità ma la pista sottostante garantisce la possibilità di risalita con mezzi fuoristrada; vi è poi un punto in cui la linea attraversa la sottostante linea della seggiovia triposto LM 27

“Lamaccione – Belladonna”, in caso di soccorso sopra la linea della seggiovia dovrà essere interrotto il servizio della seggiovia stessa.

4. L' esercente

L'esercente Comune di Sestola ha già gestito per anni con serietà e competenza la funivia. Attualmente gestisce la funivia in oggetto, le seggiovie LM 27 “Lamaccione – Belladonna”, LM 29 “Sestola – Pian del Falco” e la seggiovia LM 38 “Grotti – Esperia”.

L'esercente è uno dei consorziati del Consorzio del Cimone e quindi si avvale dei mezzi del Consorzio e degli operatori per il soccorso.

5. I soccorritori

Gli agenti vetturini sono addestrati a calare i passeggeri dalle cabine in qualunque punto della linea. Nell'organico del personale possono prontamente essere formate 2 squadre di appoggio a terra per assistere i viaggiatori calati.

Inoltre, nella località Passo del Lupo opera una scuola di sci che può mettere a disposizione alcuni maestri per integrare le squadre di appoggio a terra.

Sia in estate che in inverno è possibile organizzare dei trasporti dalla stazione di monte verso Passo del Lupo degli evacuati.

È in atto una convenzione con il Soccorso Alpino e Speleologico Emiliano (servizio regionale del Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico del Club Alpino Italiano abbreviato C.N.S.A.S.) per fare affidamento sul pronto intervento dei soccorritori del C.N.S.A.S. in caso di evacuazione sulle funivie. È il caso precisare che dal 1999 il C.N.S.A.S. ha partecipato attivamente e con notevole impegno a numerose esercitazioni svolte sugli impianti del Cimone dimostrando un alto livello di professionalità e di preparazione.

Infine si può fare assegnamento sulla collaborazione degli agenti sciatori e non, appartenenti ai corpi di Polizia, Carabinieri e Forestale, oltre che dei Vigili del Fuoco.

I soccorritori di cui è previsto l'intervento sono senz'altro in numero sufficiente a

- formare tutte le squadre di soccorso e di appoggio necessarie ad evacuare l'impianto secondo le istruzioni del presente piano di soccorso.

6. Caratteristiche tecniche della linea concernenti l'evacuazione

- a. CONDIZIONI CLIMATICHE: esercizio annuale, condizione di illuminamento buona fino al tramonto, zona alta condizionata da esposizione ai venti prevalentemente trasversali, tutta la linea è situata in una zona fredda;
- b. MODALITÀ DI SERVIZIO: servizio annuale in entrambi i rami;
- c. NUMERO E TIPOLOGIA DI PASSEGGERI IN LINEA: considerando la massima portata è possibile trovare al massimo n.40 utenti in linea;

- d. CARATTERISTICHE DEI VEICOLI: totale in linea 2 vetture chiuse, punto di ancoraggio sulla vettura per il soccorritore e collegamento unicamente via radio portatile oppure via telefono tra vettura e stazione;
- e. LUOGHI SICURI: alla stazione di monte c'è un rifugio in grado di ospitare tutti gli evacuati, presso la stazione di valle c'è il locale di partenza in grado di ospitare gli utenti in attesa del trasporto oltre a numerose attività di ristoro. Tutti gli utenti soccorsi sull'impianto possono allontanarsi a piedi sino alla stazione più vicina dove verranno ricoverati presso i locali della società.
- f. LUOGO DI COORDINAMENTO DELL'EVECUAZIONE: il luogo di coordinamento delle squadre del soccorso esterno è presso Passo del Lupo, le sacche sono depositate presso la stazione e vengono trasportate nei pressi della vettura e da lì issate a bordo.

TITOLO II - CONCETTI GENERALI DELLA MANOVRA DI SOCCORSO

Prima di passare alla descrizione della manovra di soccorso riportiamo alcuni concetti generali dal testo “Impianti di trasporto a fune” dell’ing. Andrea Bafile editore E.T.S. PISA 1991.

1. Sicurezza degli operatori

Tutte le manovre devono svolgersi nel rispetto di due principi fondamentali riguardanti la sicurezza:

1. **Principio dell’intervento negativo:** detto anche della **sicurezza intrinseca** che può essere così sintetizzato: le corde di manovra possono scorrere solo se l’operatore esercita una azione positiva sui dispositivi autobloccanti. Se per malore, distrazione o qualsiasi altro motivo l’azione si interrompe, il sistema deve bloccarsi con uno spazio di arresto limitato e la ripresa dello scorrimento non deve richiedere sforzo eccessivo o manovre complesse.
2. **Principio della continuità dell’assicurazione:** quando esiste un rischio anche poco probabile di caduta la persona deve essere costantemente **assicurata** cioè ancorata con idoneo attrezzo ad un ancoraggio solido in modo che l’altezza della eventuale caduta sia limitata e comunque non superiore a 1 metro. L’assicurazione deve essere rigorosamente continua senza zone d’ombra: prima di sganciare una assicurazione deve essere agganciata quella successiva.

1.1. Impiego dell’elicottero

L’elicottero può essere prezioso nelle operazioni di soccorso, ma in montagna non sempre le condizioni atmosferiche ne consentono l’impiego e deve essere considerato un mezzo ausiliario.

1.2. Piano di soccorso

Per ogni impianto deve essere predisposto un piano di soccorso che tenga conto delle caratteristiche meccaniche e del terreno sottostante con dettagliate istruzioni per le squadre.

Il quadro riassuntivo deve essere affisso alle stazioni.

L’impegnativa decisione di scaricare la linea spetta al Caposervizio che assume con energia e fermezza la direzione delle operazioni senza lasciarsi influenzare da estranei che talvolta si definiscono esperti ma non lo sono.

1.3. Esercitazioni

Occorre convincere tutti gli interessati che le regole devono essere rispettate, non per timore di sanzioni ma per assicurare l’incolumità degli operatori e dei viaggiatori e che una manovra eseguita correttamente non fa perdere tempo ma fa risparmiare energia rispetto ad una operazione improvvisata.

Solo eseguendo esercitazioni sistematiche, controllando periodicamente il materiale e appassionando il personale a questo genere di lavoro si potranno evitare, in caso di necessità, perditempo eccessivi, l’esecuzione di manovre di dubbia efficacia e soprattutto le dannosissime discussioni circa l’opportunità di eseguire l’una o l’altra operazione.

Ogni caso deve essere previsto e per ogni situazione deve essere predisposto un piano operativo, anche se non è da escludere che **in una situazione assolutamente imprevedibile, l'estro di un soccorritore esperto di alpinismo possa inventare una manovra che risolve un caso disperato, come è realmente accaduto.**

Si riporta di seguito il decalogo del soccorritore che in situazioni analoghe ha interessato gli addetti ai lavori.

1.4. Decalogo del soccorritore

1. Le corde e gli attrezzi prima del pubblico devono sostenere i soccorritori. **TRATTALE CON CURA**
2. Un moschettone che cade da 5 metri si deteriora. Separalo dagli altri e **SEGNALA AL CAPOSERVIZIO I MATERIALI CHE TI SEMBRANO DIFETTOSI**
3. La resistenza degli attrezzi è 10 volte superiore al carico ma si riduce per impiego scorretto. **I MOSCHETTONI DEVONO LAVORARE SOLO A TRAZIONE E CON LE GHIERE CHIUSE. LE CORDE NON DEVONO SCORRERE SU SPIGOLI**
4. I nodi sono pochi e semplici, ma si devono eseguire senza incertezza anche in condizioni difficili. **PROVA SPESSO A FARLI E NON INVENTARE NODI NUOVI**
5. **GUANTI, CASCO E IMBRAGATURA** proteggono dagli infortuni e sono indice di professionalità che è apprezzata dal pubblico. **INDOSSALI SEMPRE ANCHE DURANTE I LAVORI DI MANUTENZIONE.**
6. Una presa può sempre sfuggire e quindi l'assicurazione deve essere continua. **PRIMA DI SGANCIARE UN MOSCHETTONE AGGANCIA IL SUCCESSIVO.**
7. Anche nelle manovre più semplici, se **SI LASCIA TUTTO**, le corde devono bloccarsi e questo accade se abbiamo rispettato la regola dell'**intervento negativo**
8. Una manovra eseguita correttamente fa risparmiare energia e **NON FA PERDERE TEMPO**
9. Il **PIANO DI SOCCORSO** è stato redatto da tecnici esperti che conoscono l'impianto e il terreno. **SEGUILO SCRUPolosAMENTE.** Se pensi che una manovra può essere migliorata parlane con il Caposervizio durante le esercitazioni.
10. Per **FARE IL SOCCORRITORE** devi metterci **IL TUO MASSIMO IMPEGNO.** Da ogni tua azione dipende la vita tua e quella dei viaggiatori soccorsi.

TITOLO III – EVACUAZIONE CON PORTATA NOMINALE

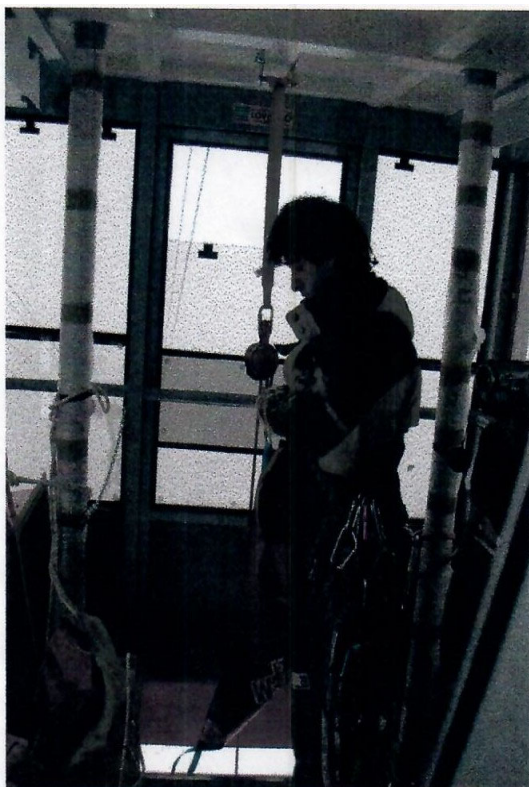
1. Procedura di soccorso

Una volta accertata l'impossibilità di muovere la funivia, il Capo Servizio ordina l'inizio delle operazioni di soccorso e lo comunica ai vetturini presenti nelle cabine ferme in linea, agli agenti delle stazioni, ed a tutti gli altri organi di soccorso (secondo la procedura di allerta allegata).

Ciascun vetturino informa i viaggiatori sulla procedura di salvataggio, e prepara l'attrezzatura di soccorso presente a bordo (indossa la propria imbragatura), non appena arrivano i soccorritori con l'attrezzatura questa viene issata in vettura, l'operatore aggancia l'arganello di calata all'apposito ancoraggio, posiziona l'apposita catenella od un cordino di sicurezza per limitare l'accesso alla porta, e fa indossare le imbracature a triangolo ai passeggeri).

Nel frattempo le squadre "di appoggio a terra" raggiungono e si posizionano sotto le cabine, quindi comunicano al vetturino (con il radiotelefono) di essere pronti alla calata.

Il vetturino si aggancia con la propria longe di autoassicurazione ad uno dei montanti in cabina ed apre la porta, assicura l'arganello di calata all'apposito gancio esterno e assicura la longe al primo utente soccorso. Una volta assicurato lo mette in sicurezza e lo fa sporgere dalla porta iniziando la fase di calata, nella prima fase sarà molto importante evitare urti con il piano di calpestio della cabina.



Quando il passeggero arriva a terra i soccorritori in sua attesa gli levano la imbracatura a triangolo che viene lasciata attaccata alla corda di calata per essere recuperata in vettura.

Si procede ciclicamente fino ad evacuare tutti i passeggeri.

Mano a mano che i passeggeri sono calati a terra, la squadra di "appoggio a terra" provvede ad accompagnarli, in gruppi, lungo il sentiero tracciato sotto la linea sino al più vicino punto raggiungibile da mezzi motorizzati.

Il vetturino soccorritore è l'ultimo a lasciare la vettura, ed effettua la calata scendendo in corda doppia attraverso la botola utilizzando la apposita corda di calata ed il dispositivo discensore autofrenante in dotazione.

I viaggiatori recuperati lungo la linea saranno trasportati con automezzi fino alla più vicina stazione della funivia.

2. Variante con carrello di soccorso

Vi è un tratto di linea con altezza dal suolo notevole, in tale tratto è necessario utilizzare il carrello di soccorso; il carrello si trova presso la stazione di valle e viene utilizzato per evacuare la cabina o le cabine che insistono sul tratto precedente il sostegno.

Il carrello viene ammorsato alla fune di soccorso e posizionato sulla fune portante, l'agente monta sul carrello e via radio dà il comando di marcia al macchinista; il contatto radio è continuo, all'avvicinarsi alla cabina via radio si deve comunicare la distanza con la vettura, in caso di assenza di comunicazione radio il macchinista deve arrestare l'azionamento di soccorso.

Raggiunta la cabina viene aperto il portellone anteriore, assicurato il carrello e vengono trasbordate 2 persone, a quel punto si trasportano gli evacuati a valle e si ripete l'operazione fino a che non vengono evacuati tutti gli occupanti.

3. Attrezzature di salvataggio

Le seguenti attrezzature dovranno sempre essere conservate in dotazione presso i locali di partenza pronte ad esser trasportate a ciascuna delle vetture:

1. N°2 arganelli da calata a va e vieni, ciascuno completo della fettuccia di sospensione con n°1 moschettone a ghiera per fissarlo ad un ancoraggio. L'arganello è equipaggiato con la propria corda di calata, lunga 80 metri.
2. N°1+1 imbracature da evacuazione a triangolo, ciascuna con n°1 moschettone a ghiera.
3. N°1+1 bloccante per la corda di calata dell'arganello, a cui attaccare il passeggero con l'imbracatura da evacuazione.
4. N°1 Imbracatura anticaduta completa di cosciali e bretelle con attacco anteriore. Serve al vetturino per autoassicurarsi contro le cadute nelle manovre in cabina e per la calarsi a terra.
5. N°1 longe di autoassicurazione per il vetturino nelle manovre presso la botola e la porta aperta. E' costituita da un cordino o fettuccia con due moschettoni alle estremità.

6. N°1 dispositivo discensore autofrenante per calata in corda doppia, completo dei necessari moschettoni con ghiera a vite per fissarlo alla imbracatura. Serve al vetturino per calarsi a terra alla fine del salvataggio.
7. N°1 corda di calata semistatica diametro 10.5 mm, lunga 130 metri: serve al vetturino per calarsi a terra alla fine del salvataggio, o per sollevare in vettura il secondo soccorritore.
8. Guanti da lavoro in pelle morbida.
9. Lampada a pila frontale. Le pile si deteriorano e danneggiano le lampade che devono essere conservate senza pile. Al momento dell'impiego si inseriscono pile nuove o ricaricate.
10. N°1 sacco per il trasporto delle attrezzature.
11. N°1 radiotelefono.
12. N°1 coltello da tasca.

Gli agenti della squadra di appoggio a terra devono essere equipaggiati con:

- 1) Casco con sottogola, per proteggere la testa da urti e oggetti cadenti.
- 2) Lampada a pila frontale. Le pile si deteriorano e danneggiano le lampade che devono essere conservate senza pile. Al momento dell'impiego si inseriscono pile nuove o ricaricate.

Inoltre è opportuno che le squadre di appoggio a terra siano fornite di generi di conforto (the caldo, acqua, cioccolata, caramelle, panini, ecc.) da distribuire ai passeggeri evacuati ed alleviare almeno parzialmente il disagio della operazione in corso. Durante la calata dei passeggeri è anche possibile far salire in vettura una borsa con le vivande

4. Mezzi necessari al soccorso

- n°2 mezzi fuoristrada (in caso di neve, battipista o motoslitte)
- n°2 automezzi (per i trasferimenti sulla strada asfaltata)

5. Personale necessario al soccorso

- n°2 vetturini (già presenti nelle cabine);
- n°2 squadre di appoggio a terra composta ciascuna da almeno n°2+1 agenti;
- n°2 autisti di mezzi fuoristrada o battipista (per il trasferimento fino alla strada asfaltata)
- n°2 autisti di automezzi (per il trasferimento lungo la strada asfaltata);

6. Tempo necessario al soccorso

Il tempo totale necessario per il salvataggio è influenzato da vari fattori in gran parte non controllabili: le condizioni atmosferiche, il grado di allenamento del personale addetto, l'innervamento, e soprattutto il numero e la qualità dei passeggeri. Le stime qui riportate si riferiscono quindi a valori medi, e il tempo reale potrà anche essere notevolmente minore in presenza di condizioni atmosferiche favorevoli.

I tempi stimati per le varie attività sono indicati nella tabella seguente:

Attività	Tempo necessario	Tempo progressivo
Decisione di eseguire il soccorso	15'	15'
Preparazione attrezzature per la calata, formazione delle squadre di appoggio e raggiungimento dei punti sotto alle vetture;	30'	45'
Calata dei 20 passeggeri	80'	125'
Raggiungimento a piedi dei veicoli fuoristrada da parte dell'ultimo gruppo di viaggiatori;	20'	145'
Trasporto con veicoli motorizzati alla stazione più vicina	10'	155'
Tempo necessario all'evacuazione	2 h e 35 < 3 h	

Ai fini del calcolo dei tempi si precisa che:

- Nel punto della linea più alto dal suolo la vettura si trova a meno di 80m dal terreno sottostante.
- Il soccorso viene eseguito su entrambe le vetture contemporaneamente.
- Si assume una velocità media di calata dei passeggeri pari a 1 m/s, e si stima in 40 secondi il tempo necessario alla preparazione per la calata di un passeggero ed in 4 minuti le operazioni di calata del singolo passeggero.

Nel caso in cui fosse necessario l'utilizzo del carrello di soccorso per una cabina è possibile stimare i seguenti tempi di intervento:

Attività	Tempo necessario	Tempo progressivo
Decisione di eseguire il soccorso	15'	15'
Preparazione attrezzature per la calata, installazione del carrello di soccorso e raggiungimento dei punti sotto alle vetture;	40'	55'
Calata dei 20 passeggeri	90'	145'
Tempo necessario all'evacuazione	2 h e 25 < 3 h	

TITOLO IV – PRESCRIZIONI SULL'USO DELLE ATTREZZATURE

1. Generalità

In ogni caso, tutte le attrezzature usate per il soccorso devono essere adoperate conformemente alle istruzioni del costruttore.

Le attrezzature elencate sono in dotazione alla funivia in numero sufficiente ad equipaggiare tutte le squadre di soccorso previste dal presente piano (escluse le dotazioni personali quali l'abito, scarponi e guanti.)

Tali attrezzature devono venire adoperate integralmente dagli agenti dipendenti della società esercente, sia nelle esercitazioni, sia in caso di evacuazione reale.

Tutte le attrezzature che costituiscono dispositivi di protezione contro le cadute dall'alto devono avere il marchio di conformità CE apposto dal fabbricante.

Gli agenti del CNSAS invece, in virtù della loro organizzazione e del loro particolare addestramento, possono utilizzare anche altre attrezzature di uguale efficacia sempreché siano di tipo autorizzato dal CNSAS e per le quali abbiano un adeguato addestramento.

2. Progressione in quota

In tutti gli spostamenti effettuati in quota, ovvero su elementi ove sussiste il rischio di caduta come ad esempio sulle traverse o sulle pedane ghiacciate dei sostegni, sul tetto delle vetture, ecc., il soccorritore deve costantemente essere autoassicurato ad un ancoraggio adeguatamente robusto. Pertanto nella progressione il soccorritore deve agganciare alternativamente la longe (fissata all'attacco anteriore della imbracatura) e l'anticaduta in modo da averne sempre agganciato almeno uno e rispettare così il principio della continuità dell'assicurazione.

TITOLO V – TECNICHE PER CASI PARTICOLARI

1. Calata dei bambini

Se c'è un bambino piccolo, l'agente soccorritore gli fa indossare una seconda imbracatura a triangolo di misura ridotta, aggancia alla corda di calata il bambino e, con un secondo moschettone a ghiera, un adulto a lui vicino. Il bambino scende quindi insieme all'adulto ma assicurato indipendentemente.

2. Neve ghiacciata

Durante gli spostamenti a terra su neve ghiacciata tutti i componenti le squadre di soccorso devono indossare i ramponi in dotazione. L'agente in aria, quando sale sul sostegno lascia a terra i ramponi che gli verranno portati da uno dei compagni a terra fino al punto di calata ove sarà nuovamente necessario il loro utilizzo. In tali condizioni i viaggiatori a terra devono venire adeguatamente assistiti ed assicurati con tecniche alpinistiche usando corda, imbracature, moschettoni cordini, discensori svolto dagli agenti specialisti del CNSAS.

In tali condizioni i viaggiatori a terra devono venire adeguatamente assistiti ed assicurati con tecniche alpinistiche usando corda, imbracature, moschettoni, cordini, discensori, ecc. È opportuno che tale compito sia svolto dagli agenti specialisti del CNSAS.

È opportuno che le squadre di soccorso abbiano sempre con sé i ramponi. La valutazione sulla necessità di utilizzarli va fatta sul luogo di operazione.

TITOLO VII – ISTRUZIONI PARTICOLARI

1. Procedura d'allerta in caso di guasto alla funivia

In caso di fermata della funivia per guasto durante il trasporto dei viaggiatori, il macchinista deve tempestivamente avvisare il Caposervizio dell'accaduto.

Il Caposervizio deve operare per ripristinare quanto prima possibile la regolarità del trasporto seguendo in ogni caso le istruzioni dello schema seguente.

In caso di irreperibilità del Caposervizio tale compito spetta al suo sostituto.

2. Istruzioni per il Capo Servizio

Accertata l'impossibilità di muovere la funivia, il Caposervizio decide ed ordina il salvataggio in linea dei passeggeri:

- 1) Avvisa i vetturini di iniziare le operazioni di soccorso.
- 2) Comunica la allerta ai seguenti soggetti:
 - Direttore di Stazione
 - 118 e CNSAS
 - Comune di Sestola e Scuola di sci
 - Direttore di Esercizio
- 3) Ordina al macchinista di chiudere i freni di emergenza, togliere tensione elettrica e di mantenere bloccata la funivia.
- 4) Raduna tutto il personale disponibile in zona ed idoneo a svolgere le operazioni di soccorso e/o a condurre i mezzi meccanizzati.
- 5) Eventualmente fa preparare il carrello di soccorso;
- 6) Fa preparare i sacchi con il materiale per le squadre di soccorso, ed i radiotelefoni.
- 7) All'arrivo del personale organizza le squadre di salvataggio secondo il piano operativo, e fa consegnare a ciascuna squadra il materiale di soccorso previsto ed un radiotelefono.
- 8) Si accerta che ciascun conducente dei mezzi meccanizzati sia dotato di radiotelefono.
- 9) Dispone il trasferimento delle squadre fino alle vetture in linea impiegando i mezzi meccanizzati come previsto nel piano operativo.
- 10) Durante il salvataggio si mantiene in continuo contatto radio con tutte le squadre impegnate e con i conducenti dei mezzi meccanizzati e dispone quanto serve per portare a buon fine la operazione (invio di attrezzature, mezzi di trasporto, assistenza sanitaria, assistenza a terra).
- 11) Coordina i movimenti dei mezzi meccanizzati in modo da agevolare i necessari spostamenti delle squadre di soccorso e dei viaggiatori bisognosi di assistenza.

12) A salvataggio ultimato coordina il recupero delle squadre di salvataggio e delle attrezzature.

È opportuno sottolineare che l'impegnativa decisione di scaricare la linea spetta al solo Caposervizio il quale, una volta dato l'ordine deve assumere con fermezza ed energia la direzione delle operazioni senza lasciarsi influenzare da estranei.

In assenza del caposervizio titolare, la mansione di cui sopra deve venire svolta dal sostituto caposervizio.

3. Istruzioni per il macchinista

Quando il caposervizio impartisce l'ordine di scaricare la linea:

- 1) Il macchinista toglie ogni alimentazione elettrica e chiude i freni di emergenza sulla puleggia motrice.
- 2) Il macchinista presidia la stazione motrice e vigila affinché l'impianto non venga mosso per nessun motivo finché le squadre di soccorso sono impegnate sulla linea.

4. Istruzioni per i conducenti dei mezzi di trasporto meccanizzati

I mezzi di trasporto meccanizzati (battipista, trattore, jeep) devono rimanere a completa disposizione del Capo Servizio per tutta la durata del soccorso. I servizi prioritari che devono effettuare sono il trasporto delle squadre di soccorso lungo la linea della funivia ed il trasporto nelle stazioni dei viaggiatori scaricati che dovessero aver bisogno di assistenza. Il conducente di ciascun mezzo deve essere equipaggiato con un radiotelefono per mantenere il contatto con il Caposervizio.

5. Istruzioni comuni a tutte le squadre di soccorso

In caso di chiamata a seguito di allarme tutti i soccorritori dovranno:

- 1) Segnalare immediatamente il loro arrivo al Caposervizio della funivia.
- 2) Seguire le istruzioni del Caposervizio che provvederà a coordinare la formazione delle squadre e ad assegnare le zone operative di ciascuna squadra.
- 3) Ricevere i sacchi con le attrezzature per il soccorso, e la radio portatile;
- 4) Raggiungere il settore operativo assegnato con i mezzi indicati dal Caposervizio.
- 5) Effettuare la evacuazione secondo la procedura del presente piano di soccorso.
- 6) Terminato lo scarico sul tratto assegnato recuperare la attrezzatura data in consegna, avvertire subito per radio il caposervizio e mettersi a disposizione per eventuali ulteriori compiti.

Attenzione

Una volta formata, la squadra manterrà il medesimo numero di identificazione per tutta la durata del soccorso.

Ogni squadra deve utilizzare solamente i sacchi delle attrezzature marcati con lo stesso numero che identifica la squadra.

TITOLO VII – AGGIORNAMENTI E REVISIONI DEL PIANO DI EVACUAZIONE.

1. Valutazione piano di evacuazione e sua realizzazione

Ogni esercitazione, anche parziale (per esempio: addestramento per verificare i tempi di allarme, addestramento per verificare la praticabilità dei camminamenti, ...) deve essere valutata. La valutazione deve essere condotta dal Responsabile dell'evacuazione interpellando l'insieme degli attori dell'operazione (in primo luogo il personale d'esercizio, ma anche altri partner ed eventualmente dei simulanti i passeggeri).

Al caso tale valutazione va consegnata al Direttore di Esercizio con le considerazioni finali per poter correggere/migliorare il piano stesso.

2. Aggiornamento documenti

A seguito di una modifica dell'impianto, dell'esercizio, dell'organizzazione o dei luoghi circostanti (topografia, materiali, ecc...) ed a seguito della valutazione di un addestramento/di una evacuazione che ha mostrato disfunzioni o possibilità di miglioramento, si deve prevedere l'aggiornamento del piano di evacuazione.

Il miglioramento del piano di evacuazione è un processo iterativo: a seguito degli aggiornamenti previsti, possono essere introdotti metodi differenti per ridurre i tempi di intervento o per aumentare il livello di sicurezza dei passeggeri e dei soccorritori