Provincia di Modena

Area Tecnica
Programmazione urbanistica, Scolastica e Trasporti
Trasporti e Concessioni

Determinazione numero 2000 del 21/11/2022

OGGETTO: IMPIANTI A FUNE DI COMPETENZA PROVINCIALE - D.P.R. 11 LUGLIO 1980 N. 753. D.M. 4 AGOSTO 1998 N. 400. FUNIVIA BIFUNE A VA E VIENI LB02 "PASSO DEL LUPO - PIAN CAVALLARO" (1550-1880) - APPROVAZIONE REGOLAMENTO D'ESERCIZIO E PIANO DI SOCCORSO MODIFICATI PER AGGIORNAMENTI A SEGUITO DI VARIANTI PROGETTUALI, ALLA NOMINA DI NUOVO DIRETTORE D'ESERCIZIO E ADEGUATI AI NUOVI MODELLI MINISTERIALI.

Il Funzionario delegato PACCHIONI MARIA TERESA

La L.R. 2 ottobre 1998 n. 30 delega alla Provincia le competenze amministrative in materia di impianti a fune di ogni tipo per trasporto di persone e merci in servizio pubblico, comprese quelle di cui al D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, al D.M.15 marzo 1982 n. 706 ed al D.M. 04.08.1998 n. 400.

La L.R. 10 gennaio 1995 n. 1 detta norme in merito alla disciplina degli impianti di trasporto a fune in particolare la gestione degli stessi.

Il D.M. 4 agosto 1998 n. 400 “Regolamento generale recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinate al trasporto di persone” all’art. 31 dispone che l’esercizio dell’impianto si svolga con le modalità indicate nel regolamento d’esercizio inerente l’impianto stesso, sia redatto dal Direttore d’Esercizio, proposto dall’Esercente dell’impianto ed approvato dall’Ente concedente, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dal competente ufficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il regolamento viene redatto secondo particolari schemi tipo, per singoli tipi di impianto, predisposti dalla direzione generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tenendo conto di tutte le disposizioni impartite dal D.M. 400/98 nonché di tutte le prescrizioni che è necessario osservare per garantire la sicurezza e la regolarità del pubblico servizio, nello specifico impianto cui il regolamento d’esercizio si riferisce.

Il regolamento d’esercizio contiene prescrizioni riguardanti il personale (ordinamento, mansioni ed obblighi, comportamento in servizio), il trasporto (modalità di effettuazione del servizio, orari e manutenzione dell’impianto), i viaggiatori (obblighi, divieti e sanzioni) e l’organizzazione (persone e mezzi) per le operazioni di recupero dei viaggiatori in linea.

Parte integrante del Regolamento d'Esercizio è il Piano di Soccorso che contiene disposizioni inerenti le operazioni di soccorso in caso di necessità.

Con Atto Dirigenziale n. 545 del 03.05.2007 prot. 52295/6.6.2/5 l’Amministrazione Provinciale di Modena rinnovava al Comune di Sestola corso Umberto I, n. 5 Sestola, C.F/P.I..00511340366, concessionario ed azienda esercente della Funivia bifune a va e vieni LB02 “Passo del Lupo – Pian Cavallaro” (1550-1880), la concessione per anni 18, mesi 6 e giorni 17, dal 17.05.2007 al 03.10.2025.

Copia informatica per consultazione

La funivia è situata nei territori dei Comuni di Sestola e Montecreto.

Con nota prot. 27098/8.15 del 20.10.83 la Regione Emilia Romagna – Dipartimento Ambiente Territorio Trasporti approvava il Regolamento d'Esercizio della Funivia.

Con Deliberazione del Consiglio provinciale n. 365 del 20.12.1985 venivano approvate modifiche al Regolamento d'Esercizio.

Le novità legislative intervenute negli anni hanno e alcuni lavori sull'impianto hanno reso necessario un aggiornamento del Regolamento d'Esercizio pertanto con Atto Dirigenziale n. 1176 del 28.09.2012 è stato approvato, previo nulla osta ministeriale, il nuovo Regolamento d'Esercizio a firma dell'allora Direttore d'Esercizio dott. ing. Guiduberto Galloni.

Con Atto Dirigenziale n. 441 del 31.12.2019 è stato nominato, previo nulla osta ministeriale, il nuovo Direttore d'Esercizio dott. ing. Federico Murro, a seguito delle dimissioni del dott. ing.Guiduberto Galloni.

La nomina del nuovo Direttore d'Esercizio e alcuni interventi tecnici sull'impianto come l'installazione di un nuovo circuito di sicurezza di linea rendono necessario approvare un nuovo Regolamento d'Esercizio e Piano di Soccorso; inoltre si rende necessario adeguarli ai nuovi modelli ministeriali.

Con nota prot. LB02/2021/6 del 22.03.2021, ricevuta per conoscenza lo stesso giorno ed assunta agli atti il 23.03.2021 al prot. 9060/11-09/3, il Direttore d'Esercizio ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sezione U.S.T.I.F. di Bologna (ora Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali A.N.S.F.I.S.A, di seguito Ministero), n. 3 copie del Regolamento d'Esercizio e del Piano di Soccorso (revisionati e corretti come da richiesta del Ministero prot. n. 50555 del 03.03.2021, ricevuta per conoscenza il 03.03.2021 ed assunta agli atti il 04.03.2021 al prot. n. 6941/11-09/3) per il rilascio nulla osta ai fini della sicurezza, ai sensi dell'art. 102 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 e dell'art. 31 del D.M. 4 agosto 1998 n. 400.

Con nota prot. 34456 del 06.08.2022, ricevuta il 20.09.2022 ed assunta agli atti il 28.09.2022 al prot. 32961/11-09/3 il Ministero (A.N.S.F.I.S.A) ha rilasciato il nulla osta ai fini della sicurezza per l'approvazione da parte della Provincia di Modena (ente concedente) del Regolamento d'Esercizio e del Piano di Soccorso, restituendo n. 2 copie, di ciascun documento, debitamente firmate dall'Azienda Esercente/Concessionario, dal Direttore d'Esercizio, e vistate dal Ministero, per l'approvazione di competenza.

Il Regolamento d'Esercizio della Funivia LB02 "Passo del Lupo - Pian Cavallaro", redatto dal Direttore dell'Esercizio Dott. Ing. Federico Murro, è conforme a quanto disposto dalla vigente normativa.

La responsabile del procedimento è la Dott.ssa Pacchioni M.Teresa, Funzionario Amministrativo della Unità Operativa Trasporti e Concessioni – Servizio Programmazione Urbanistica, Scolastica e Trasporti - Area Tecnica.

Ai sensi dell'art. 13 del Regolamento europeo n. 679/2016, l'Ente Provincia di Modena, in qualità di "Titolare" del trattamento, è tenuta a fornire informazioni in merito all'utilizzo dei dati personali, consultabili nel sito internet dell'Ente:
https://www.provincia.modena.it/servizi/urp/accessibilita-e-note-legali-del-sito/privacy/ .

Il Titolare del trattamento dei dati personali di cui alla presente Informativa è l'Ente Provincia di Modena, nella persona del Presidente della Provincia pro-tempore, con sede in Modena, Viale Martiri della libertà n. 34, CAP 41121.

L'Ente Provincia di Modena ha designato quale Responsabile della protezione dei dati la società Lepida S.c.p.A., contattabile tramite e-mail dpo-team@lepida.it oppure telefonicamente al numero 051/6338860 .

L'Ente ha designato i Responsabili del trattamento nelle persone dei Direttori d'Area in cui si articola l'organizzazione provinciale, che sono preposti al trattamento dei dati contenuti nelle banche dati esistenti nelle articolazioni organizzative di loro competenza.

Per quanto

D E T E R M I N A

Copia informatica per consultazione

1) Di approvare, ai sensi dell'art. 102 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 e dell'art. 31 del D.M. 400/98, il Regolamento d'Esercizio ed il Piano di Soccorso della funivia LB02 "Passo del Lupo-Pian Cavallaro" aggiornati dal Dott. Ing. Federico Murro per le motivazioni indicate in premessa, allegati al presente provvedimento.
2) Di informare che ai sensi dell'art. 31 comma 4 del D.M. 400/98, citato in premessa, il testo completo delle prescrizioni concernenti i viaggiatori dovrà essere esposto al pubblico, per la sua debita conoscenza.
3) Di informare che il presente atto revoca l'Atto Dirigenziale n. 1176 del 28.09.2012.
4) Di rendere noto che i dati relativi alla presente determinazione saranno pubblicati sul sito internet della Provincia nella Sezione "Amministrazione Trasparente", ai sensi del D.Lgs.33/2013.
5) Di informare che il presente provvedimento è impugnabile con ricorso giurisdizionale avanti al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni oppure con ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni; entrambi i termini decorrenti dalla comunicazione del presente atto all'interessato.

INFORMATIVA DELLA PRIVACY

Ai sensi dell'art. 13 del Regolamento europeo n. 679/2016, l'Ente Provincia di Modena, in qualità di "Titolare" del trattamento, è tenuta a fornire informazioni in merito all'utilizzo dei dati personali, consultabili nel sito internet dell'Ente:
https://www.provincia.modena.it/servizi/urp/accessibilita-e-note-legali-del-sito/privacy/ .

Il Titolare del trattamento dei dati personali di cui alla presente Informativa è l'Ente Provincia di Modena, nella persona del Presidente della Provincia pro-tempore, con sede in Modena, Viale Martiri della libertà n. 34, CAP 41121.

L'Ente Provincia di Modena ha designato quale Responsabile della protezione dei dati la società Lepida S.c.p.A., contattabile tramite e-mail dpo-team@lepida.it oppure telefonicamente al numero 051/6338860 .

L'Ente ha designato i Responsabili del trattamento nelle persone dei Direttori d'Area in cui si articola l'organizzazione provinciale, che sono preposti al trattamento dei dati contenuti nelle banche dati esistenti nelle articolazioni organizzative di loro competenza.

IMPUGNAZIONI

Il presente atto è impugnabile con ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo dell'Emilia Romagna entro 60 (sessanta) giorni dalla data di comunicazione o di notificazione, oppure con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni dalla data di comunicazione o notificazione.

Il Funzionario delegato
PACCHIONI MARIA TERESA

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

(Sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

(da compilare in caso di stampa)

Si attesta che la presente copia, composta di n……..... fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Modena, lì .....

Copia informatica per consultazione

Protocollo n. _____ del _____

Copia informatica per consultazione

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

FUNIVIA bifune con movimento "a va e vieni" o "a va o vieni"

in servizio pubblico per il trasporto di persone

LB 02

"PASSO DEL LUPO *(1550) – PIAN CAVALLARO (1880)*"

ESERCENTE: COMUNE DI SESTOLA

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)

N. TECNICO RESPONSABILE
(Geom. Edo Giacomelli)

COMUNE DI SESTOLA - UFF LAVORI PUBBLICI

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO: (firma)

ORDINE INGEGNERI REGGIO EMILIA
DOTT. FEDERICO MURRO
INGEGNERE CIVILE E AMBIENTALE
SEZ. A N. 2191
REGIONE EMILIA ROMAGNA

Approvazione dell'Organo di sorveglianza:

Copia informatica per consultazione

INDICE

SCHEDA TECNICA DELL'IMPIANTO 5

TITOLO I – GESTIONE DELL'IMPIANTO E DEL PERSONALE 6

1. Disposizioni di carattere generale 6
2. Ordinamento del personale 6
3. Obblighi dell'Esercente 7
4. Mansioni ed obblighi del Direttore dell'esercizio 8
5. Mansioni ed obblighi del Capo servizio 9
6. Mansioni ed obblighi del macchinista 11
7. Mansioni ed obblighi degli agenti 12
8. Comportamento del personale in servizio verso il pubblico 13

TITOLO II – MODALITÀ DI ESERCIZIO 14

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

Copia informatica per consultazione

27.3. Trasporto di biciclette, o similari 19
27.4. Trasporto di animali 19
TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI 20
28. Disposizioni per i viaggiatori 20
TITOLO IV - DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO 22
29. Documenti di impianto 22
TITOLO V - CONTROLLI IN ESERCIZIO 23
30. Controlli in esercizio 23
30.1. Controlli e corsa di prova giornalieri 23
30.2. Controlli mensili 25
30.3. Controlli in esercizio e corsa di prova dopo eventi eccezionali 27
TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE 28
31. Ispezioni sugli impianti 28
31.1. Modalità di svolgimento delle ispezioni 28
31.2. Eventi particolari che causano danni all'impianto 28
31.3. Ispezioni in caso di interruzione dell'esercizio 28
31.4. Ispezioni annuali 28
TITOLO VII – VISITE E PROVE PERIODICHE DELL'ORGANO DI SORVEGLIANZA 31
32. Accertamenti sugli impianti 31
33. Partecipazione dell'Organo di sorveglianza alle ispezioni annuali 31
ALLEGATO A: SPECIFICITÀ DELL'IMPIANTO 32
1. Parametri significativi per l'esercizio 32
2. Consistenza minima del personale e casi particolari 32
3. Configurazioni degli argani 32
4. Dispositivi o i mezzi aggiuntivi per la sorveglianza della linea in caso di vento 32
5. Servizio in condizioni limitate (modalità di esclusione e misure di compensazione) 33
6. Svuotamento della linea 34
7. Modalità per teleassistenza 35
8. Veicoli non correttamente ammorsati alla fune 35
9. Condizioni particolari di servizio notturno 35
10. Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto 35
11. Disposizioni in caso di forte vento 35
12. Esercizio con parti di impianto non presidiate 35
13. Esercizio automatico 35

Copia informatica per consultazione

14. Specifiche per trasporto disabili 36
15. Trasporti al seguito 36
16. Trasporto di merci 36
17. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari 37
18. Specifiche trasporto animali 37
19. Immagazzinamento dei veicoli 38
20. Altre prescrizioni particolari di esercizio 38
21. Modalità di impedimento accesso e termine del servizio 38

ALLEGATO B: PIANO DI EVACUAZIONE 39

PER ACCETTAZIONE E PRESA VISIONE 40

Copia informatica per consultazione

SCHEDA TECNICA DELL'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

Copia informatica per consultazione

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 bifune con movimento "a va e vieni" o "a va o vieni" o per le Funicolari, 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 (il PCC o TV controller per le funicolari automatiche);
- gli agenti di stazione (di rinvio o intermedia).

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

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

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

Gli agenti addetti all'impianto che svolgono funzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio devono, previo esame, essere riconosciuti idonei all'esercizio delle loro mansioni dal Direttore dell'esercizio su proposta del Capo servizio; all'occorrenza il Direttore dell'esercizio può richiedere che tali accertamenti,

Copia informatica per consultazione

atti a constatare la permanenza delle condizioni psicofisiche e tecniche che hanno dato luogo al benestare 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.

Copia informatica per consultazione

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;

Copia informatica per consultazione

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;

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

6. Mansioni ed obblighi del macchinista

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

In particolare:

a. verifica, eventualmente coadiuvato dagli agenti, il regolare stato di efficienza dell'intero impianto (apparecchiature di sicurezza, stazioni non motrici e linea comprese) e quindi manovra l'impianto;

b. durante il servizio resta nei pressi del posto di manovra, sempre pronto ad intervenire e a sorvegliare il corretto funzionamento della stazione motrice;

c. esegue, con l'aiuto degli agenti, i prescritti controlli in esercizio giornalieri di sua competenza, curandone la regolare annotazione nel Registro giornale;

d. arresta l'impianto e dà immediatamente notizia al Capo servizio in caso di guasti o anomalie rilevati durante il suo funzionamento, attendendo le relative istruzioni o, in caso di urgenza, provvede di sua iniziativa; in seguito, annota sul Registro giornale quanto accaduto ed i provvedimenti adottati;

e. collabora con il Capo servizio a tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da quest'ultimo impartiti, compresi il recupero o l'evacuazione dei viaggiatori;

f. si accerta che nessun viaggiatore sia presente sui veicoli al termine del servizio ed ogniqualvolta venga sospeso il funzionamento dell'impianto;

g. verifica, ogniqualvolta debba mettere in moto l'impianto, che detta manovra possa essere attuata senza alcun danno a persone e cose, attendendo comunque il consenso degli altri agenti di stazione e/o di vettura;

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.

Copia informatica per consultazione

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 alla zona 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 nella zona indicata e 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 entrata e uscita 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.

L'agente di vettura, oltre alle lettera dalla a) alla l):

a) agevola l'entrata e l'uscita dei viaggiatori, controllando che gli stessi attendano sulla zona indicata e che l'accesso alla vettura avvenga in modo regolato e ordinato, in modo che si susseguano all'ingresso nel numero corrispondente alla capacità della vettura e che abbandonino la vettura, liberando la zona di uscita e seguendo itinerari prestabiliti;

b) controlla che la vettura abbia un comportamento regolare nell'entrata/uscita in stazione, osservando in particolare i rallentamenti nelle zone di dazio;

c) provvede alla sorveglianza delle apparecchiature di vettura;

d) rende inaccessibile la vettura al termine dell'orario di servizio, chiudendo le porte della vettura e del piano di imbarco;

Copia informatica per consultazione

e) osserva, in caso di avverse condizioni atmosferiche, il regolare transito della vettura lungo la linea, all'incrocio delle vetture ed in corrispondenza dei sostegni, le oscillazioni delle funi e la fase di avvicinamento alla stazione, in modo da poter avvertire immediatamente il macchinista di ogni anomalia eventualmente riscontrata.

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.

Copia informatica per consultazione

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.

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/veicolo 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.

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/veicoli 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) relativamente al 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

Copia informatica per consultazione

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

Non ricorre

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.

Copia informatica per consultazione

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.

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 verifichino guasti od anormalità 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 verifichino guasti od anormalità 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 nelle vetture, senza fare ulteriori corse, 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 similari, 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.

Copia informatica per consultazione

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 l'agente di vettura o gli altoparlanti di bordo.

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. Prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici

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

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

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

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

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

Se invece l'azione del vento è tale da rendere difficoltosa anche l'ultimazione della corsa di svuotamento della linea a velocità ridotta o il rientro dei veicoli, 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.

Copia informatica per consultazione

22. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi

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

23. Esercizio con parti di impianto non presidiate

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

24. Esercizio automatico

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

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

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

26. Trasporto delle persone disabili

La persona disabile deve comunicare al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per la salita e la discesa e concordare le diverse modalità di trasporto.

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

26.1. Trasporti di pedoni disabili

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

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

27. Trasporti speciali

27.1. Trasporto al seguito

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

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

27.2. Trasporto di merci

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

Copia informatica per consultazione

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 impedisca l’uso corretto delle protezioni per i viaggiatori.

A tal fine l’agente di stazione/vettura deve:

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

Specifiche informazioni sono contenute nell’allegato A.

27.3. Trasporto di biciclette, o similari

Per le disposizioni operative si rimanda all’allegato A.

27.4. Trasporto di animali

Sono ammessi al trasporto solamente gli animali domestici.

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

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

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

Specifiche informazioni sono contenute nell’allegato A.

Copia informatica per consultazione

TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

28. Disposizioni per i viaggiatori

1) I viaggiatori devono rispettare le istruzioni indicate dagli appositi cartelli monitori affissi sia nelle stazioni che nei veicoli/vetture 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 l'entrata o l'uscita.
5) L'ordine di precedenza per l'entrata 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 zone/banchine di imbarco, e, in particolare, avvicinarsi o salire sul veicolo;
    b) entrare 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 entrata sui veicoli/vetture;
    e) seguire percorsi non prestabiliti nelle stazioni o manomettere qualsiasi dispositivo dell'impianto;
    f) fumare nelle stazioni e nei veicoli/vetture;
    g) provocare oscillazioni dei veicoli;
    h) viaggiare sui veicoli in posizione scorretta;
    i) far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo dal veicolo;
    j) 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 zone 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) I viaggiatori diversamente abili sono tenuti ad accertarsi con il personale della possibilità del trasporto sull'impianto.

Copia informatica per consultazione

11) 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 di trasportini.

    I cani aggressivi devono essere segnalati al personale dal proprietario.

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

13) 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.

14) 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.

15) I viaggiatori muniti di dispositivi di protezione antivalanga del tipo “Airbag” dovranno trasportarlo avendo cura di disattivarlo una volta entrati in vettura;

Copia informatica per consultazione

TITOLO IV - DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO

29. Documenti di impianto

Presso l'impianto devono essere presenti i seguenti documenti:

1. l'ultimo verbale dell'ispezione annuale o il verbale 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).

Copia informatica per consultazione

TITOLO V - CONTROLLI IN ESERCIZIO

30. Controlli in esercizio

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

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

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

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

30.1. Controlli e corsa di prova giornalieri

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

1. Controllo funzionamento dei macchinari d'argano (Controllo a vista e rumorosità anomala dei riduttori, dei giunti, delle pulegge, ecc.)
2. Verifica regolare accensione motore termico di recupero (Accensione del motore di recupero/soccorso o del gruppo elettrogeno di alimentazione del recupero/soccorso)
3. Controllo centraline idrauliche o pneumatiche (Freni, circuito di lubrificazione dei riduttori, azionamento di recupero: assenza trafilamenti, 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. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto fermo e servizi alimentati)
9. 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)
10. Verifica regolare funzionamento del collegamento telefonico (Prova di comunicazione tra le stazioni e con le)
11. Verifica funzionalità circuito di sicurezza (Intervento ove presente sul pannello o verifica strumenti)

Copia informatica per consultazione

12. Controllo delle zone di entrata/uscita (Controllo regolarità banchine, integrità reti anticaduta, funzionamento cancelli, informazioni verso il pubblico, recinzioni)
13. 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)
14. 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. Controllo delle zone di entrata/uscita (Verifica regolarità banchine, integrità reti anticaduta, funzionamento cancelli, informazioni verso il pubblico, recinzioni)
3. 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)
4. 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)
5. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto fermo e servizi alimentati).

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

1. Lettura posizione della slitta di tensione (Posizione della slitta di tensione delle funi letta sulla scala graduata)
2. Controllo dei dispositivi di tensionamento dell'anello trattivo (impianto con contrappeso) (Integrità e libertà di escursione del contrappeso)
3. Controllo dei dispositivi di tensionamento dell'anello trattivo (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 dell'anello trattivo e della tensione misurata dal perno dinamometrico (impianto con tensionamento idraulico o con portanti ancorate) (Controllo pressione nel cilindro sullo strumento e controllo tensione sullo strumento entro i limiti di regolazione)
6. Controllo dei vetture (Controllo corretta pressione dei freni sulla rotaia/fune portante, encoder di velocità/direzione moto, movimentazione e blocco porte, carica delle batterie integrità vetture, eliminazione accumuli neve o ghiaccio)
7. Controllo configurazione funi (Controllo corretta posizione e assenza manicotti di ghiaccio)

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:

- per tipologie"2S/3S": controllo a vista delle rulliere (allineamento, rotazione rulli), passaggio veicoli, assenza neve o ghiaccio sulle strutture, sentiero di soccorso, verifica franchi, verifica

Copia informatica per consultazione

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;

- per bifune "a va e vieni o va e vieni": controllo a vista rulli e cavallotti di linea -allineamento, rotazione rulli-, stato delle funi o della via di corsa, regolarità fosse, regolarità ingresso stazioni, corretto passaggio sui sostegni, verifica franchi, assenza di impedimenti al movimento dell'anemometro, assenza di pietre, valanghe, smottamenti di terra o alberi pericolanti a seguito di eventi naturali sopravvenuti, che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza dell'impianto; per le funicolari: controllo del corretto passaggio sullo scambio.

30.2. 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, azionamento manuale del II° finecorsa di extra corsa di stazione con verifica dell'intervento del freno di emergenza, 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)
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. Verifica valori di taratura ed efficienza protezioni di massima velocità (Valori della prova di sovravelocità con vetture vuote fino all'intervento delle protezioni elettriche e meccaniche)
9. Verifica protezioni di corsa (Verifica intervento "uomo morto" e dazio; indicare la velocità di prova dazio)
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

Copia informatica per consultazione

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/rubinetti 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 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)
19. Controllo guarnizioni pulegge e rulli di stazione (Controllo dimensionale usura delle guarnizioni)
20. Controllo illuminazione normale e di emergenza
21. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto in moto, servizi alimentati, caricabatterie disalimentati; da effettuarsi per 20 minuti).

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 non controllati alla motrice, 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
9. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto in moto, servizi alimentati, caricabatterie disalimentati; da effettuarsi per 20 minuti).

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

Copia informatica per consultazione

1. Esame fune portanti (Controllo a vista, zone deviazione e appoggio, verifica assenza rotture rilevanti, lubrificazione; controllo a vista dei tratti con riparazioni o rotture precedenti)
2. Esame fune anelli trattivi (Controllo a vista, ispezione dell'impalmatura o zone di attacco al carrello, verifica assenza rotture rilevanti, lubrificazione; controllo a vista dei tratti con riparazioni o rotture precedenti)
3. 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)
4. Controllo del carrello (Controllo a vista del carrello delle vetture)
5. Verifica azionamento manuale del freno sulla portante (Verifica dell'intervento del freno per azionamento manuale tramite scarico diretto a impianto fermo e verifica intervento microinterruttori)
6. 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)
7. Controllo scarpe dei sostegni (Controllo a vista accertandone la lubrificazione)
8. Controllo dispositivi deviazione funi (Controllo a vista scarpe di stazione, carrelliere, pulegge e rulli deviazione)
9. Verifica controlli del contrappeso (impianto con contrappeso) (Verifica intervento microinterruttori slitta e contrappeso)
10. Esame fune tenditrice (impianto con contrappeso) (Controllo a vista zone deviazione e appoggio, verifica assenza rotture, lubrificazione; controllo a vista dei tratti con riparazioni o rotture precedenti)
11. Verifica dei dispositivi di tensionamento anello trattivo (impianto con tenditrice idraulica) (Verifica integrità, efficienza finecorsa, efficienza sistema di tensione, intervento valvola paracadute)
12. Controllo taratura dei dispositivi di controllo del tensionamento anello trattivo (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)
13. Verifica dei dispositivi provamolle (mediante "morsa rossa" o adottando una procedura equivalente atta a verificare la corretta taratura dei provamolle; nel caso di apparecchiature di prova delle molle con canali ridondanti e reciprocamente controllati, tale controllo non è necessario)
14. Controllo funzionamento radio ricetrasmittenti (Verifica disponibilità e piena carica delle batterie)

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

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

Copia informatica per consultazione

TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE

31. Ispezioni sugli impianti

31.1. Modalità di svolgimento delle ispezioni

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

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

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

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

31.2. Eventi particolari che causano danni all'impianto

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

31.3. Ispezioni in caso di interruzione dell'esercizio

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

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

31.4. Ispezioni annuali

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

1) il controllo del funzionamento degli azionamenti e dei sistemi frenanti nelle condizioni della linea caricata nel modo più sfavorevole e comunque corrispondente alle più gravose modalità di esercizio;
2) il controllo delle funzioni e dei dispositivi elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza, nonché degli impianti di telecomunicazione, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;
3) il controllo della linea, degli imbarchi e degli sbarchi;
4) il controllo dell'interazione tra l'impianto e l'ambiente esterno;

Copia informatica per consultazione

5) una prova di evacuazione utilizzando l'attrezzatura, i mezzi ed il personale previsti dal relativo piano. In ogni caso, per l'impianto in oggetto, deve essere verificata l'integrità, la completezza e la disponibilità dell'attrezzatura e dei mezzi di soccorso e la percorribilità delle vie di raggiungimento dei luoghi sicuri;

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

31.4.1. Opere civili di infrastruttura

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

1) constatazione di danni alle opere strutturali in seguito a gelo, caduta di pietre, neve, assestamenti o eventi simili;

2) individuazione degli alberi a fianco della linea evidentemente instabili o che pregiudicano il regolare passaggio dei veicoli o la possibilità di evacuazione verticale;

3) controlli a vista di tutti i componenti di acciaio in relazione alla formazione di cricche sui cordoni di saldatura e alla deformazione di aste e profilati, alla verifica del serraggio dei bulloni, nonché all'integrità delle opere civili;

4) ispezione delle strutture portanti in cemento armato, normale o precompresso, allo scopo di individuare la presenza di fessurazioni e altri danni;

5) ispezione delle fondazioni e dell'ambiente ad esse circostante, incluso lo stato dei tirafondi di ancoraggio.

31.4.2. Dispositivi meccanici

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

1) controllo a vista e prove funzionali dei diversi motori e componenti della catena cinematica (azionamenti principale, di riserva, di recupero/soccorso);

2) controllo a vista e prove funzionali di ogni singolo freno nelle condizioni di carico nominale, con i diversi sistemi di intervento e con tutti i tipi di azionamento, registrandone i risultati;

3) controllo a vista delle pulegge, dei rulli, delle rulliere e dei bilancieri;

4) controllo a vista di tutti i dispositivi meccanici di tensionamento e delle stazioni; compreso il controllo del corretto cadenzamento, dei tempi e della forza di chiusura dei cancelli d'imbarco;

5) controllo a vista e prova dei dispositivi per il recupero dei veicoli e per l'evacuazione, con l'effettuazione di un'esercitazione, verificando l'addestramento del personale adibito a tali operazioni.

31.4.3. Funi

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

31.4.4. Dispositivi elettrici

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

1) controllo dello stato generale e prove funzionali di tutti i dispositivi e delle installazioni elettriche, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;

2) controllo dello stato generale dei dispositivi di messa e terra e protezione contro i fulmini, e di protezione contro i contatti diretti e indiretti.

Copia informatica per consultazione

31.4.5. Dispositivi di sorveglianza e segnalazione

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

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

31.4.6. Veicoli

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

1) controllo a vista di ogni veicolo;
2) almeno il 20% 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) finti tagli;
6) verifica del permanere sia del rendimento che dei parametri significativi del freno sulla portante, 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.

Copia informatica per consultazione

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

32. Accertamenti sugli impianti

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

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

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

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

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

33. Partecipazione dell'Organo di sorveglianza alle ispezioni annuali

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

Copia informatica per consultazione

Allegato A: specificità dell'impianto

1. Parametri significativi per l'esercizio

1. Il carico su ogni veicolo non deve superare i ___**1470**_____ kg

   Il numero massimo di persone su ogni veicolo è di __**20+1**____ persone

2. La velocità massima del vento oltre la quale l'esercizio deve essere sospeso sotto la responsabilità del capo servizio, è di _____**45**_____ km/h.

3. Le istruzioni per la manutenzione ed i controlli periodici delle parti certificate (sottosistemi e componenti di sicurezza) sono da rispettare, a meno che nelle disposizioni di esercizio non siano prescritti controlli più restrittivi.

4. Per limitare il numero massimo delle persone in linea, ai fini dell'evacuazione, pari a ___**/**____ la portata sul ramo meno frequentato deve essere limitata al ___**/**___% rispetto a quella massima consentita.

5. Durante il servizio l'occupazione dei veicoli sul ramo meno frequentato è da regolare in modo tale che il numero massimo delle persone in linea sia pari a __**/**___% del numero teorico.

2. Consistenza minima del personale e casi particolari

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

- *il Capo servizio*
- *il macchinista*
- *l'agente addetto alla stazione di rinvio*
- *gli agenti addetti alle vetture*

3. Configurazioni degli argani

L'esercizio normale è svolto esclusivamente con n.1 motore in c.c. da 104 kW, in caso di guasto al motore elettrico principale è necessario svuotare la linea completando la corsa, per fare ciò è disponibile un azionamento di riserva.

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: 8,0 m/s
2) Azionamento di riserva (1 motore): 4,0 m/s

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

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

Il dispositivo segnavento è installato sul sostegno di linea (punto più esposto e pericoloso), non sono previsti mezzi aggiuntivi. Durante le giornate ventose, il macchinista ha a disposizione due cannocchiali presso il pulpito per controllare la fase di avvicinamento al sostegno di linea.

Copia informatica per consultazione

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

Le presenti istruzioni riguardo le Misure Organizzative Per Condizioni Di Esercizio Limitate (punto 2.1.39 comma 1 delle D.M. 15/04/2002 P.T.S. – I.E.), sono riferite all'apparecchiatura elettrica ed elettronica progettata e costruita dalla ditta MET s.r.l. (ora LAMET Srl), per il comando e controllo della funivia bifune a va e vieni denominata "Passo del Lupo – Pian Cavallaro" situata in località Sestola (MO).

Le presenti istruzioni delle Misure Organizzative Per Condizioni Di Esercizio Limitate, con riferimento all'articolo 2.1.1. punto 3, devono essere applicate quando, durante il servizio, accade che uno o più dei fattori citati ai punti 1.1. (stato funzionale ed ambientale normale) ed 1.2 (misure tecniche normali) descritti all'articolo 2.1.1., si modifichino, in modo sfavorevole per la sicurezza rispetto al livello normale instaurando così una situazione che comporta l'aumento di alcuni rischi. In questo caso di Condizioni Di Esercizio Limitate le Misure Organizzative citate al punto 1.3. all'articolo 2.1.1. devono modificarsi a favore della sicurezza secondo le possibilità citate ai punti 3.1 e 3.2 descritti all'articolo 2.1.1.

Le apparecchiature in analisi sono state progettate secondo i criteri di dimensionamento e le regole di sicurezza normalmente applicate per gli impianti funiviari, in base ai criteri di "costruzione a regola d'arte" con riferimento alle norme CEI in vigore ed applicabili; in particolare sono state progettate secondo le prescrizioni tecniche speciali per gli impianti elettrici delle funicolari aeree e terrestri DECRETO 15 Aprile 2002 Gazzetta Ufficiale N.92;

Al solo personale autorizzato, è data la possibilità di escludere da tastiera. Le protezioni escludibili in questa modalità non pregiudicano comunque il corretto funzionamento dell'impianto. L'accesso al sistema di esclusione è possibile solamente tramite chiave di abilitazione (Hardware) posta sul pulpito. Le protezioni escludibili sono evidenziate a monitor da un quadratino blu posto nella colonna E. Può ad esempio essere escluso il micro-interruttore di f.c. freno servizio usurato, ma sicuramente non è mai possibile escludere l'ingresso dedicato alla protezione di guasto fusibili convertitore. L'esclusione contemporanea da tastiera di più di n ingressi (generalmente 3, programmabili al collaudo) d'uno o dell'altro coordinatore, determina un livello di penalizzazione pesante, mentre anche una singola esclusione quella leggera.

Dal supervisore d'impianto, posto sul pulpito principale, è possibile entrare nella funzione d'esclusione solo tramite le pagine di coordinatore e con l'ausilio della tastiera posta a fianco del monitor. Utilizzando i tasti funzione F1 – F2 – F3 è possibile procedere nell'esclusione di una o più protezioni in guasto oppure inefficienti, garantendo il funzionamento dell'impianto.

L'esclusione deve essere autorizzata dal Direttore di Esercizio o dal Capo Servizio.

L'impianto con un'esclusione da tastiera inserita funziona a velocità ridotta e quindi penalizzato rispetto alla sua velocità nominale.

L'operatore può escludere quelle protezioni che si presentano in maniera anomala dopo l'operazione di ripristino, sempre che siano del tipo escludibile.

L'anomalia è rappresentata sul monitor dal fatto che la protezione si presenta di colore rosso o rosso lampeggiante.

Per escludere protezioni da tastiera l'impianto deve essere fermo e si deve eseguire la seguente procedura:

1. Tramite il selettore a chiave "Esclusioni da tastiera" posto sul pulpito principale abilitare l'operazione;
2. Premere il tasto funzione "F3: Modifica esclusioni" sulla tastiera. Con questo mezzo si entra nella modalità di esclusione protezioni, dove è messa in evidenza la prima protezione escludibile tramite la comparsa di una riga azzurra. Con i tasti freccia ↑↓ selezionare la

Copia informatica per consultazione

protezione da escludere (la riga azzurra si sposta solo tra le protezioni che possono essere escluse vale a dire quelle con il quadratino blu).

3. Per escludere la protezione si agisce sui tasti **F1** e **F2**.
   Se si vuole escludere la protezione relativa al **Coordinatore 1** si preme il tasto **F1:** se l'operazione di esclusione ha avuto buon esito (protezione esclusa) la relativa casella passa dal colore blu a quello giallo e dentro la casella appare la scritta "1".
   Se si vuole escludere la protezione relativa al **Coordinatore 2** si preme il tasto **F2:** se l'operazione di esclusione ha avuto buon esito (protezione esclusa) la relativa casella passa dal colore blu a quello giallo e dentro la casella appare la scritta "2".
   Se si vuole escludere la protezione relativa sia al **Coordinatore 1** che al **Coordinatore** 2, si premono i tasti **F1 ed F2:** se l'operazione di esclusione ha avuto buon esito (protezione esclusa) la relativa casella passa dal colore blu a quello giallo e dentro la casella appare la scritta "1+2".

L'esclusione effettuata con la procedura appena vista, ha carattere temporaneo. In effetti, se la chiave sul quadro è tolta, o se manca l'alimentazione da batterie, le precedenti esclusioni scompaiono.

Per facilitare l'operatore, alcune esclusioni che contemplano l'inibizione di più ingressi, quali: esclusione circuito di sicurezza esclusione delle unità di protezione 1 o 2, esclusione del canale complementare ed esclusione coordinatore A o B sono dotate di selettori a chiave differenziate per l'inibizione a blocchi.

Sullo schermo, quando è in atto un'esclusione a chiave, sono ben evidenziati come per l'esclusione a tastiera gli ingressi esclusi con il cambio della tonalità di colore del quadrato contraddistinto con la lettera **E** dal blu al giallo. In queste condizioni la velocità è penalizzata al livello programmato.

L'impianto, come noto, è dotato di un terzo canale di controllo completamente indipendente denominato "Canale Complementare" o "Canale C". Esso visualizza i propri interventi tramite appositi Leds dedicati posti sul fronte quadro. L'esclusione di una di queste protezioni è possibile agendo sull'apposito commutatore per effettuare esclusioni singole o nella posizione totale (esclusione dell'intero canale complementare).

Le velocità di penalizzazione sono:

- Penalizzazione leggera: 6,0 m/s
- Penalizzazione intermedia: 4,0 m/s
- Penalizzazione pesante: 2,0 m/s

6. Svuotamento della linea

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

a) il motivo del guasto del circuito di sicurezza di linea deve essere accertato;

b) il danno non può essere riparato in un lasso di tempo accettabile;

c) deve essere constatata la regolarità di tutta la linea;

d) il macchinista dovrà trovarsi presso il banco di comando;

e) la linea dovrà essere sorvegliata da personale opportunamente distribuito lungo la stessa ed in continuo collegamento radio con il macchinista;

f) il macchinista dovrà rimanere in continuo collegamento telefonico con gli agenti nelle vetture e nella stazione di rinvio o nella stazione intermedia, quando prevista.

Copia informatica per consultazione

7. Modalità per teleassistenza

Non ricorre

8. Veicoli non correttamente ammorsati alla fune

Non ricorre

9. Condizioni particolari di servizio notturno

Non ricorre

10. Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto

I viaggiatori muniti di dispositivi di protezione antivalanga del tipo “Airbag” dovranno trasportarlo avendo cura di disattivarlo una volta entrati in vettura;

11. Disposizioni in caso di forte vento

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, continuo o a raffiche, 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, 35 km/h, che provoca un allarme sonoro, il Capo servizio deve aumentare la sua attenzione sulle oscillazioni dei veicoli ed eventualmente rallentare la velocità manualmente;
2) al raggiungimento della seconda soglia di velocità massima del vento, 45 km/h, oltre la quale il servizio deve essere comunque sospeso, l’impianto subisce un arresto. Qualora si renda necessario sospendere l'esercizio a causa del vento, si deve procedere con il recupero dei passeggeri movimentando l'impianto a bassa velocità controllando con attenzione il comportamento dei veicoli in linea e in stazione.

12. Esercizio con parti di impianto non presidiate

Non ricorre

13. Esercizio automatico

Non ricorre

Copia informatica per consultazione

14. Specifiche per trasporto disabili

Il trasporto dei viaggiatori disabili, compresi i loro ausili, richiede una preliminare pianificazione anche riguardo alle operazioni di evacuazione.

Ai fini dell'utilizzo degli impianti funiviari sono individuati i seguenti gruppi funzionali di persone disabili:

1) Sitting: persone non in grado di utilizzare gli impianti rimanendo in piedi e che, pertanto, necessitano di ausili per lo scivolamento sulla neve qualora debbano utilizzare impianti funiviari con lo scopo di praticare lo sci;
2) Standing: persone che riescono ad accedere agli impianti da "in piedi", sebbene affetti da menomazioni;
3) Blind: persone affette da cecità assoluta e parziale.

Se la persona, a causa della natura della propria disabilità, necessita di un'assistenza o dell'uso di ausili deve, prima di acquistare il titolo di trasporto, accordarsi con l'Esercente circa le modalità di viaggio.

Inoltre la persona disabile deve comunicare al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per l'imbarco e lo sbarco (arresto, rallentamento).

Per il trasporto di passeggeri invalidi su carrozzella a ruote si deve seguire la procedura seguente:

- il personale presente in stazione deve fornire tutta l'assistenza necessaria per agevolare l'accesso della carrozzella fino dentro alla cabina aiutando gli eventuali accompagnatori e sostituendosi ad essi qualora necessario per spostare e/o spingere la carrozzella;
- una volta che il viaggiatore invalido seduto sulla sua carrozzella è in posizione dentro alla cabina, il personale di stazione deve bloccare la carrozzella legandola con le cinghie in dotazione che devono venire fissate ad ancoraggi adeguatamente robusti all'interno della cabina;
- il viaggiatore invalido deve effettuare il viaggio in cabina comunque accompagnato dal vetturino;
- una volta raggiunta l'altra stazione il vetturino provvede a sciogliere le legature con le cinghie e ad accompagnare l'invalido in carrozzella fino all'uscita della pedana di sbarco.
- Considerato l'ingombro della carrozzella, la capacità della vettura dovrà essere ridotta di una quantità pari a 4 viaggiatori per ciascun invalido in carrozzella eventualmente trasportato.

15. Trasporti al seguito

Il viaggiatore può trasportare al seguito un piccolo bagaglio a mano, non ingombrante, non eccedente il peso di 10 kg e non contenente materiali pericolosi o nocivi e tale da consentire una corretta posizione del viaggiatore sul veicolo, nonché la corretta manovra del dispositivo di chiusura.

16. Trasporto di merci

È possibile trasportare merci (es. rifornimenti per i rifugi in quota, materiale per riparazioni tecniche,…), di norma tali trasporti devono avvenire fuori dall'orario di apertura al pubblico su una corsa speciale, la merce non deve avere peso eccedente il peso massimo trasportabile e deve essere disposta in maniera omogenea nella cabina evitando che la stessa stia in posizione inclinata

Copia informatica per consultazione

trasversalmente e/o longitudinalmente. La merce deve essere opportunamente imballata in maniera che non sia possibile si sganci o sfili parte di essa.

La responsabilità per danni subiti dalle cose trasportate rimane a completo carico del proprietario delle merci.

17. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari

È consentito il trasporto di biciclette in numero tale da permettere anche il trasporto degli utenti, le biciclette verranno caricate direttamente dagli utenti che ne saranno gli unici responsabili durante il tragitto, il trasporto può avvenire anche in discesa.

È possibile il trasporto di mezzi di scivolamento o similari purchè non siano troppo ingombranti e non eccedano il peso massimo trasportabile;

18. Specifiche trasporto animali

È 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 ed 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.

Ad ogni passeggero non è consentito di accompagnare più cani, salvo deroga concessa dall'Esercente.

I cani di razze considerate pericolose dall'ordinanza 9 settembre 2003 del Ministero della salute *"Tutela dell'incolumità pubblica dal rischio di aggressioni da parte di cani potenzialmente pericolosi"* (gruppi primo e secondo della classificazione della federazione cinologica internazionale) vanno trasportati separatamente dagli altri viaggiatori, ad eccezione dei possessori.

Gli animali domestici di piccola taglia (gatti, uccelli, roditori, ecc…) al fine di poter essere trasportati dovranno essere custoditi all'interno di apposite gabbie o contenitori.

Gli animali devono essere muniti del prescritto titolo di viaggio approvato dall'Esercente.

Copia informatica per consultazione

19. Immagazzinamento dei veicoli

Non ricorre

20. Altre prescrizioni particolari di esercizio

1) Il personale addetto alla manutenzione dell'impianto dovrà salire sul sostegno o accedere alle zone dei contrappesi a valle e monte in condizioni di sicurezza, munito di cinture, moschettoni e quant'altro occorrente ai fini antinfortunistici;
2) Durante l'esercizio dovranno essere seguite le norme per la manutenzione, indicate dai costruttori, delle parti elettriche e di quelle emccaniche;
3) Una copia degli schemi elettrici dovrà essere sempre disponibile presso l'armadio; nella cabina di comando dovrà essere depositata copia del Regolamento di Esercizio;
4) L'impianto dovrà essere dotato di materiale di ricambio sia per le parti meccaniche che per quelle elettriche;
5) Durante l'esercizio dovranno essere osservate le norme antinfortunistiche di cui al T.U. 81/08 e s.m.i.;
6) In relazione alla dichiarazione della Ditta Costruttrice delle parti elettriche, durante l'esercizio la temperatura della cabina comando dovrà essere tenuta costantemente ad un valore superiore a zero gradi;
7) Il funzionamento del riduttore principale dovrà essere tenuto sotto controllo;
8) L'impianto sarà dotato di almeno due idonei ricetrasmittenti, uno per stazione;

21. Modalità di impedimento accesso e termine del servizio

Le stazioni sono videosorvegliate, le vetture sono chiuse e le strutture sono chiuse al pubblico.

Copia informatica per consultazione

Allegato B: piano di evacuazione

Leggasi l'apposito allegato

Copia informatica per consultazione

Per accettazione e Presa visione

DATA	COGNOME NOME	MANSIONE	FIRMA

Copia informatica per consultazione

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

ORDINE INGEGNERI REGGIO EMILIA
DOTT. FEDERICO MURRO
INGEGNERE CIVILE E AMBIENTALE
SEZ. A N. 2191
REGIONE EMILIA ROMAGNA

L'esercente

IL TECNICO RESPONSABILE
(Geom. Edo Giacomelli)

COMUNE DI SESTOLA - UFF LAVORI PUBBLICI

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

Copia informatica per consultazione

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

Copia informatica per consultazione

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

Copia informatica per consultazione

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

Copia informatica per consultazione

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

Copia informatica per consultazione

“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;

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

TITOLO III – EVACUAZIONE CON PORTATA NOMINALE

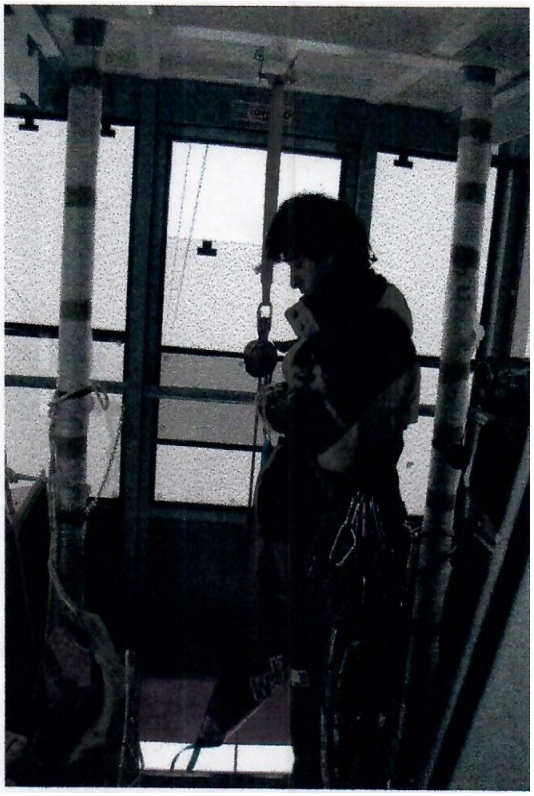
1. Procedura di soccorso

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.

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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'innevamento, 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:

Copia informatica per consultazione

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**	

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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.

Copia informatica per consultazione

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

Copia informatica per consultazione

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

Copia informatica per consultazione

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

FUNIVIA bifune con movimento "a va e vieni" o "a va o vieni"

in servizio pubblico per il trasporto di persone

LB *02*

"PASSO DEL LUPO *(1550) – PIAN CAVALLARO (1880)*"

ESERCENTE: COMUNE DI SESTOLA

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)

IL TECNICO RESPONSABILE
(Geom. Edo Giacomelli)

COMUNE DI SESTOLA - UFF LAVORI PUBBLICI

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO: (firma)

ORDINE INGEGNERI REGGIO EMILIA
DOTT. FEDERICO MURRO
INGEGNERE
CIVILE E AMBIENTALE
SEZ. A
N. 2191
REGIONE EMILIA ROMAGNA

Approvazione dell'Organo di sorveglianza:

VISTO, si rilascia il nulla osta ai sensi della nota N. 4456 in data 06/08/2021

p.m. IL DIRETTORE

Copia informatica per consultazione

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

ORDINE INGEGNERI REGGIO EMILIA
DOTT. FEDERICO MURRO
INGEGNERE CIVILE E AMBIENTALE
SEZ. A N. 2191
REGIONE EMILIA ROMAGNA

L'esercente

IL TECNICO RESPONSABILE
(Geom. Edo Giacomelli)

COMUNE DI SESTOLA - UFF LAVORI PUBBLICI

Visto, si rilascia il nulla osta di competenza della ditta
34456 in data 06/08/2022
p.v. IL RESPONSABILE

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

Copia informatica per consultazione