



Provincia di Modena

Area Tecnica
Viabilità e trasporti
Trasporti e Concessioni

Determinazione numero 1422 del 08/07/2026

OGGETTO: IMPIANTI A FUNE DI COMPETENZA PROVINCIALE. SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO LC01 "LAMACCIONE-PIANCAVALLARO (1501-1860). APPROVAZIONE REGOLAMENTO D'ESERCIZIO E PIANO DI SOCCORSO REVISIONATO E CORRETTO DOPO LA VARIANTE COSTRUTTIVA RELATIVA AL TRASPORTO PEDONI ESTIVO.

.

Il Funzionario delegato PARENTI GIULIA

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 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 dello 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. 1573 del 26/10/2021 prot. 34105/11-09/4 è stata rinnovata alla società Zerolupi s.r.l. con sede in Sestola Corso Umberto I n.7, P.I. 02837100367, Concessionario ed

Azienda Esercente della seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico LC01 "Lamaccione-Piancavallaro" (1501-1860), la concessione all'esercizio fino al 31/12/2030.

L'impianto è ubicato nel territorio dei Comuni di Montecreto e Riolutato, su terreni di proprietà dei Comuni di Sestola e di Riolutato con stazione di partenza nel territorio del Comune di Montecreto.

Con Atto Dirigenziale n. 2867 del 15/12/2025 la Scrivente ha approvato il programma di revisione generale e variante costruttiva dell'impianto in oggetto.

Con nota prot. 101151 del 24/12/2025, pervenuta il medesimo giorno ed assunta a prot. n. 44723/11-09/4 il 29/12/2025, A.N.S.F.I.S.A. sez. di Bologna ha rilasciato il nulla osta tecnico ai fini della sicurezza, ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n. 753/1980, per l'autorizzazione alla riapertura al pubblico esercizio della seggiovia in oggetto, a seguito degli interventi di revisione generale triennale con variante costruttiva per la sostituzione completa delle apparecchiature elettriche ed elettroniche, subordinatamente all'ottemperanza di alcune prescrizioni.

Con nota del 17/04/2026 assunta a prot. 13535/11-09/4 del 20/04/2026 la società ZEROLUPI srl, concessionaria dell'impianto a fune in oggetto, ha trasmesso alla Scrivente documentazione relativa al progetto di variante costruttiva relativa al trasporto pedoni estivo.

Con comunicazione prot. 14292/11-09/4 del 24/04/2026 la Scrivente ha provveduto ad inoltrare la documentazione sopra indicata ad A.N.S.F.I.S.A. sez. di Bologna per il rilascio del nulla osta di competenza.

Con comunicazione del 08/06/2026 pervenuta ed assunta lo stesso giorno a prot. 20106/11-09/4 l'Ing. Federico Murro ha trasmesso alcune integrazioni, successivamente, con nota del 12/06/2026 pervenuta lo stesso giorno ed assunta a prot. 21406/11-09/4 il 15/06/2026, ha provveduto ad inoltrare le integrazioni finali, specificando che la relazione di calcolo della pedana annullava e sostituiva il precedente invio.

Con nota prot. 31731 del 16/06/2026 pervenuta lo stesso giorno ed assunta a prot. 21809/11-09/4 il 17/06/2026, A.N.S.F.I.S.A.- sezione di Bologna ha rilasciato, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 753/80, il nulla osta tecnico ai fini della sicurezza per l'approvazione del progetto di variante per l'esercizio estivo con trasporto di pedoni.

Con nota prot. LC01/2026/6 pervenuta il 16/06/2026 ed assunta a prot. 21820/11-09/4 il 17/06/2026 nonché con le note prot. LC01/2026/8 e prot. LC01/2026/9 pervenute il 18/06/2026 ed assunte rispettivamente ai prot. 22147/11-09/4 e 22148/11-09/4 il 18/06/2026, l'Ing. Federico Murro trasmetteva il regolamento di esercizio per l'ottenimento del nulla osta tecnico nonché comunicava l'accettazione dell'incarico di Direttore Lavori per i lavori di variante costruttiva sopra citati nonché l'inizio degli stessi il giorno 17/06/2026.

Con determinazione n. 1310 del 22/06/2026 la Scrivente Amministrazione approvava il progetto di variante costruttiva relativa al trasporto pedoni estivo.

Con successive note l'Ing. Federico Murro trasmetteva:

-documentazione di fine lavori della variante, pervenuta il 23/06/2026 ed assunta a prot. 22855/11-09/4 il medesimo giorno;

-prot. LC01/2026/10 pervenuta il 23/06/2026 ed assunta a prot. 22855/11-09/4 il medesimo giorno, con indicazione del termine al 22/06/2026 dei lavori di variante costruttiva;

-prot. LC01/2026/11 pervenuta il 24/06/2026 ed assunta a prot. 22892/11-09/4 il medesimo giorno, con la quale trasmetteva il regolamento di esercizio e piano di soccorso;

-prot. LC01/2026/11 pervenuta il 25/06/2026 ed assunta a prot. 23164/11-09/4 il 26/06/2026, con indicazione dell'ottemperanza delle prescrizioni di tipo A emesse in seguito al verbale delle verifiche e prove funzionali per la riapertura al pubblico esercizio a seguito della variante costruttiva per il trasporto pedoni;

-prot. LC01/2026/12 pervenuta il 25/06/2026 ed assunta a prot. 23180/11-09/4 il 26/06/2026, con allegata nuova copia del regolamento di esercizio e piano di soccorso al fine dell'ottenimento del nulla osta tecnico.

Con nota prot. 33738 del 26/06/2026, ricevuta lo stesso giorno ed assunta agli atti a prot. n. 23271/11-09/4 del 29/06/2026, A.N.S.F.I.S.A. sez. di Bologna ha trasmesso il nulla osta ai fini della sicurezza del Regolamento d'Esercizio e del Piano di Soccorso per l'approvazione di competenza sensi dell'art. 31 del D.M. 400/1998.

Il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Giulia Parenti Funzionario amministrativo dell'Unità Operativa Trasporti e Concessioni.

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 precede

DETERMINA

- di approvare, ai sensi dell'art. 31 del D.M. 400/1998, il Regolamento di Esercizio e del Piano di Soccorso della seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico LC01 "Lamaccione-Piancavallaro" (1501-1860) revisionati e corretti a seguito di Variante Costruttiva inerente il trasporto pedoni estivo;
- 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.

PRESCRIZIONI

1. Copia del Regolamento d'Esercizio e del Piano di Soccorso dovranno essere conservati anche presso l'impianto, unitamente al presente provvedimento.
2. 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.

IMPUGNAZIONI

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.

Il Funzionario delegato
PARENTI GIULIA

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

SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
in servizio pubblico per il trasporto di persone

LC 01 “LAMACCIONE (1505) – PIAN CAVALLARO (1864)”

REGOLAMENTO D’ESERCIZIO

ESERCENTE: ZEROLUPI SRL

Il presente Regolamento di Esercizio contiene i seguenti allegati:

- Allegato A: Parametri significativi e prescrizioni particolari di esercizio;
- Allegato B: Piano di Evacuazione

Il Direttore di Esercizio

L’esercente

L’organo di sorveglianza

1	15/06/2026	Integrazioni	Ing. Murro	Ing. Murro
0	24.05.2026	Prima Emissione	Ing. Murro	Ing. Murro
Rev.	Data	Oggetto della revisione	Eseguito	Verif./Approv.

INDICE

TITOLO I – GESTIONE DELL’IMPIANTO E DEL PERSONALE	7
1. Disposizioni di carattere generale	7
2. Ordinamento del personale.....	7
3. Obblighi dell’Esercente	8
4. Mansioni ed obblighi del Direttore dell’esercizio.....	8
5. Mansioni ed obblighi del Capo servizio	10
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.....	15
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 a viaggiatori infortunati.....	16
19. Operazioni di evacuazione.....	17
20. Prescrizioni di esercizio specifiche per seggiovie.....	17
20.1. Trasporto dei bambini sulle seggiovie.....	17
21. Prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici.....	17
22. Sospensione del servizio per vento e per altre cause atmosferiche	18
23. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi	18
24. Esercizio con parti di impianto non presidiate	18
25. Esercizio automatico.....	18
26. Trasferimento del personale addetto all’impianto con telecomando non in servizio pubblico.....	18
27. Trasporto delle persone disabili	19
27.1. Trasporto di sciatori disabili	19
27.2. Trasporto di pedoni disabili.....	19
28. Trasporti speciali.....	19
28.1. Trasporto al seguito.....	19
28.2. Trasporto di merci	20

28.3.	Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o simili	20
28.4.	Trasporto di animali.....	20
TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI		20
29.	Disposizioni per i viaggiatori	20
TITOLO IV – DOCUMENTI PER L’ESERCIZIO		23
30.	Documenti di impianto	23
TITOLO V – CONTROLLI IN ESERCIZIO		23
31.	Controlli in esercizio.....	23
31.1.	Controlli e corsa di prova giornalieri	23
31.2.	Controlli mensili.....	25
31.3.	Controlli in esercizio e corsa di prova dopo eventi eccezionali.....	27
TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE		28
32.	Ispezioni sugli impianti.....	28
32.1.	Modalità di svolgimento delle ispezioni	28
32.2.	Eventi particolari che causano danni all’impianto	28
32.3.	Ispezioni in caso di interruzione dell’esercizio	28
32.4.	Ispezioni annuali	28
TITOLO VII – VISITE E PROVE PERIODICHE DELL’ORGANO DI SORVEGLIANZA.....		31
33.	Accertamenti sugli impianti	31
34.	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 organi	33
4.	Altezza della seduta imbarco e sbarco	33
5.	Dispositivi o i mezzi aggiuntivi per la sorveglianza della linea in caso di vento.....	33
6.	Servizio in condizioni limitate (modalità di esclusione e misure di compensazione).....	33
6.1.	ESCLUSIONI DELLE SICUREZZE	34
6.2.	ACCORGIMENTI DA ADOTTARE PER L’ESCLUSIONE	34
6.3.	LIVELLI DI PENALIZZAZIONE	34
6.4.	MISURE SOSTITUTIVE DA ADOTTARE IN SEGUITO AD ESCLUSIONI.....	35
6.5.	MISURE ALTERNATIVE (rimando al MUM elettrico).....	35
7.	Svuotamento della linea	35
8.	Modalità per teleassistenza	35
9.	Veicoli non correttamente ammorsati alla fune.....	35

10.	Condizioni particolari di servizio notturno	36
11.	Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto	36
11.1.	Seggiovie	36
12.	Disposizioni in caso di forte vento	38
13.	Esercizio con parti di impianto non presidiate	38
14.	Esercizio automatico	38
15.	Specifiche per trasporto disabili	38
16.	Trasporti al seguito	39
17.	Trasporti di merci	39
18.	Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o similari	39
19.	Specifiche trasporto animali	39
20.	Immagazzinamento dei veicoli	40
21.	Altre prescrizioni particolari di esercizio	40
22.	Modalità di impedimento accesso e termine del servizio	41
ALLEGATO B: PIANO DI EVACUAZIONE (VEDASI FASCICOLO DEDICATO)		42

CARATTERISTICHE TECNICHE IMPIANTO

stazione motrice a monte	m s.l.m.	1860,00
stazione di rinvio - tensione a valle	m s.l.m.	1501,20
lunghezza inclinata tra le avanzstazioni	m	1391,04
dislivello	m	358,80
pendenza media	%	27,1
numero sostegni totale	n°	17
numero sostegni appoggio	n°	13
numero sostegni ritenuta	n°	4
senso di marcia		antiorario
diametro fune	mm	40
capacità di ciascun veicolo invernale	n°	4
portata effettiva invernale	p/h	2400
velocità massima invernale	m/s	4,5
capacità di ciascun veicolo estivo	n°	2
portata effettiva estiva	p/h	400
velocità massima estiva	m/s	3,0
equidistanza dei veicoli in portata 1 e velocità invernale	m - s	27 – 6
equidistanza dei veicoli in portata 2 e velocità invernale	m - s	35 – 8
equidistanza dei veicoli in portata 3 e velocità invernale	m - s	54 – 12
tempo di viaggio velocità invernale	min	5' 12''
numero di veicoli in linea portata 1	n°	104
numero totale dei veicoli	n°	112
numero di veicoli in linea portata 2	n°	78
numero totale dei veicoli	n°	84
numero di veicoli in linea portata 3	n°	50
numero totale dei veicoli	n°	56
peso del veicolo vuoto	kg	235
peso del veicolo carico	kg	555
velocità di esercizio con due motori principali	m/s	4,5
velocità di esercizio con un solo motore	m/s	2,25
velocità con motore di recupero	m/s	0,5
velocità con gruppo elettrog. e due motori	m/s	2,25
velocità con gruppo elettrog. ed un motore	m/s	1,15

diametro puleggia motrice	m	4,20
diametro puleggia rinvio	m	5,30
intervallo in linea	m	5,30
Tipo esercizio	Invernale sciatori e estivo pedoni	
Trasporti speciali autorizzati	Nessuno	

TITOLO I – GESTIONE DELL'IMPIANTO E DEL PERSONALE

1. Disposizioni di carattere generale

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

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

L'esercizio dell'impianto si svolge sotto l'osservanza delle norme tecniche in vigore per le funivie monofune con veicoli a collegamento temporaneo e delle vigenti leggi riguardanti gli aspetti relativi alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, alla protezione contro i fulmini, agli impianti elettrici non prettamente funiviari e all'antincendio, che ne regolamentano gli adempimenti e le relative scadenze, 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 di tutto il personale addetto all'impianto; le disposizioni riguardanti il trasporto dei viaggiatori devono essere esposte, presso la stazione di imbarco, in maniera ben visibile al pubblico.

I funzionari dell'Organo di sorveglianza ANSFISA ed i funzionari del 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 del D.P.R. 753/80, nel rispetto degli artt. 90 e 91, del DPR 753/50.

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:

- 1) Capo Servizio;
- 2) Macchinista;
- 3) agenti di stazione (di rinvio o intermedia).

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

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

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

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

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

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

3. Obblighi dell'Esercente

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

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

4. Mansioni ed obblighi del Direttore dell'esercizio

Il Direttore dell'esercizio rappresenta l'Esercente ai fini della vigilanza tecnica sull'impianto e pertanto risponde dell'efficienza del servizio nei riguardi della sicurezza 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. ad 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. a predisporre, d'intesa con l'Esercente, l'organizzazione per il soccorso 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. a segnalare tempestivamente all'Organo di sorveglianza tutte le anomalie od irregolarità riscontrate nel funzionamento dell'impianto, ancorché non ne siano derivati incidenti, che possano costituire indizio di inconvenienti suscettibili di determinare eventi pericolosi per i viaggiatori, il personale o l'impianto stesso, nel caso sospende il servizio, quando, per motivi di urgenza, non vi abbia già provveduto il Capo Servizio, dandone immediata comunicazione motivata all'Organo di Sorveglianza;
- g. effettuare le seguenti operazioni:
 - 1. ispezioni annuali per gli impianti con esercizio continuo, coadiuvato dal personale dell'impianto;
 - 2. ispezioni per la riapertura stagionale, coadiuvato dal personale dell'impianto;
 - 3. ispezioni straordinarie, coadiuvato dal personale dell'impianto;
 - 4. verifiche di tutti quei componenti che, su indicazione del Capo servizio, diano luogo a dubbi circa la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.
- h. adempiere alle incombenze previste dalla normativa vigente in merito alle funi dell'impianto, traendone le necessarie conclusioni;
- i. adempiere alle incombenze previste dalla normativa vigente in merito ai tutti i controlli non distruttivi su particolari organi e strutture dell'impianto, traendone le necessarie conclusioni;
- j. effettuare sopralluoghi con cadenza almeno mensile; in tale occasione deve controllare la regolare compilazione del Registro giornale e controfirmarlo;

- k. comunicare la data delle visite straordinarie con congruo anticipo all'Organo di sorveglianza, per consentire un'eventuale partecipazione a fini ispettivi dei funzionari dello stesso;
- l. trasmettere la dichiarazione all'Organo di sorveglianza, prima della data di apertura dell'esercizio, circa l'esito positivo dell'ispezione annuale;
- m. depositare entro la data di apertura all'esercizio presso l'impianto ed inviare entro 30 giorni dalla stessa, all'Organo di sorveglianza copia dell'ispezione annuale di cui al punto che precede, contenente in particolare le eventuali prescrizioni impartite all'Esercente ed al Capo servizio relative ai lavori da effettuare e le disposizioni di esercizio da seguire, al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, ed accertare infine l'ottemperanza a quanto prescritto.

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

5. Mansioni ed obblighi del Capo servizio

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

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

In particolare il Capo servizio:

- a) Effettua i controlli periodici di sua competenza e verifica l'effettuazione di quelli di competenza del macchinista e degli agenti, compilando i relativi documenti e controllando la regolare tenuta del Registro giornale;
- b) Durante il servizio deve trovarsi sempre in prossimità dell'impianto o degli impianti dei quali è responsabile ed essere reperibile in ogni momento mediante mezzi di comunicazione e poter raggiungere l'impianto entro un tempo massimo di 30 minuti;
- c) Esercita il controllo sull'impianto;
- d) Vigila sull'attività e sul corretto comportamento del personale, anche nei confronti dei viaggiatori, relazionando al Direttore dell'esercizio eventuali inadempienze;
- e) Effettua regolarmente i controlli sullo stato delle funi;
- f) Provvede alla manutenzione degli impianti, compresi i mezzi di evacuazione, qualora in dotazione della società esercente, secondo il programma e le istruzioni delle ditte costruttrici e del Direttore dell'esercizio, compilando o sottoscrivendo il Registro di controllo e manutenzione;
- g) Provvede affinché sia assicurata la pronta disponibilità del personale e dei mezzi necessari per le operazioni di evacuazione, compresa la percorribilità dell'eventuale sentiero di soccorso o della passerella, ed effettua periodicamente le relative esercitazioni con le squadre all'uopo previste;
- h) Collabora con il Responsabile dell'attuazione del Piano di evacuazione alle operazioni di evacuazione, secondo quanto stabilito nel presente Regolamento o nel Piano di evacuazione allegato;
- i) Dà immediata comunicazione all'Esercente ed al Direttore dell'esercizio nel caso in cui si verifichino incidenti od eventi che possono dar luogo a pericolo durante l'esercizio;
- j) Segnala tempestivamente al Direttore dell'esercizio e all'Esercente eventuali guasti, difetti o anomalie degli impianti, allo scopo di ricevere le relative istruzioni;

- k) Provvede affinché venga osservato l'orario di servizio;
- l) Risponde della buona conservazione dei materiali soggetti ad usura, di scorta e di ricambio;
- m) Comunica al Direttore dell'esercizio ed all'Esercente l'elenco dei materiali soggetti ad usura e dei materiali di ricambio necessari per l'esercizio e la manutenzione;
- n) Prende tutte le iniziative atte a garantire la sicurezza dell'esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse o di eventi particolari;
- o) Nel caso di eventi e condizioni atmosferiche tali da pregiudicare la sicurezza o di anomalie tecniche che compromettano la sicurezza del trasporto, sospende il servizio, dandone immediata comunicazione all'Esercente e al Direttore dell'esercizio ed annota sul Registro giornale l'evento o l'anomalia e la causa eventualmente accertata. Nel caso in cui l'impianto sia provvisto di P.I.S.T.E. e/o di P.I.D.A.V., pone in atto quanto in essi previsto, a seguito dell'indicazione di chiusura ricevuta da parte del responsabile dei piani stessi;
- p) Stabilisce i compiti del personale dell'impianto, nei limiti della relativa abilitazione, controllandone l'efficienza, i turni e la presenza sul lavoro, anche in relazione all'entità del traffico;
- q) Accerta la disponibilità del personale necessario in conformità al Regolamento di esercizio e alle disposizioni del Direttore dell'esercizio;
- r) È responsabile dei dispositivi di parzializzazione ed esclusione (ad esempio chiavi, commutatori) e verifica che tutte le eventuali parzializzazioni ed esclusioni operate, da lui espressamente autorizzate, siano registrate sul Registro giornale;
- s) Preclude il trasporto di persone o di cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- t) Propone, per l'abilitazione a cura del Direttore dell'esercizio, i macchinisti e gli agenti verificandone il possesso delle competenze necessarie all'espletamento delle mansioni loro affidate;
- u) Cura la manutenzione e la dislocazione della segnaletica relativa all'esercizio in stazione ed in linea, dell'attrezzatura antincendio e di pronto soccorso;
- v) Assiste il Direttore dell'esercizio nell'addestramento ed aggiornamento del personale e durante le ispezioni periodiche;
- w) Svolge le ulteriori mansioni specifiche previste nell'allegato A.

6. Mansioni ed obblighi del macchinista

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

In particolare:

- a) Verifica, eventualmente coadiuvato dagli agenti, il regolare stato di efficienza dell'intero impianto (apparecchiature di sicurezza, stazioni non motrici e linea comprese) e quindi manovra l'impianto;
- b) Durante il servizio resta nei pressi del posto di manovra, sempre pronto ad intervenire e a sorvegliare il corretto funzionamento della stazione motrice;
- c) Esegue, con l'aiuto degli agenti, i prescritti controlli in esercizio giornalieri di sua competenza, curandone la regolare annotazione nel Registro giornale;
- d) Arresta l'impianto e dà immediatamente notizia al Capo servizio in caso di guasti o anomalie rilevati durante il suo funzionamento, attendendo le relative istruzioni o, in caso di urgenza, provvede di sua iniziativa; in seguito, annota sul Registro giornale quanto accaduto ed i provvedimenti adottati;

- e) Collabora con il Capo servizio a tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da quest'ultimo impartiti, compresi il recupero o l'evacuazione dei viaggiatori;
- f) Si accerta che nessun viaggiatore sia presente sui veicoli al termine del servizio ed ogniqualvolta venga sospeso il funzionamento dell'impianto;
- g) Verifica, ogniqualvolta debba mettere in moto l'impianto, che detta manovra possa essere attuata senza alcun danno a persone e cose, attendendo comunque il consenso degli altri agenti di stazione;
- h) Impedisce agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal transito dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli ed interviene nel caso in cui si avveda di un irregolare comportamento dei viaggiatori;
- i) Preclude il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio;
- j) Chiude, al termine del servizio, gli ingressi all'impianto ed appone gli appositi cartelli per interdire l'accesso alla stazione di sua competenza da parte di estranei;
- k) Collabora alle operazioni di evacuazione secondo quanto previsto dal piano di evacuazione;
- l) Svolge le ulteriori mansioni specifiche previste nell'allegato A.

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

7. Mansioni ed obblighi degli agenti

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

In particolare:

- a) effettua i controlli periodici di sua competenza;
- b) rimane costantemente sul posto di lavoro assegnatogli dal Capo servizio durante il servizio;
- c) collabora con il Capo servizio e con il macchinista in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da essi impartiti, compresi il recupero o l'evacuazione dei viaggiatori;
- d) arresta l'impianto in caso di pericolo;
- e) cura la manutenzione delle aree di imbarco e di sbarco;
- f) sorveglia l'accesso dei passeggeri al punto di partenza lungo l'itinerario delimitato da appositi recinti, le operazioni di imbarco e di sbarco ed assiste i passeggeri, su loro richiesta oppure a propria discrezione, se ne ricorre la necessità; in particolare, provvede affinché i viaggiatori si tengano pronti sul posto indicato, in modo tale da susseguirsi al punto di partenza nel numero corrispondente alla capacità di ciascun veicolo;
- g) agevola, a sua discrezione e/o su richiesta del viaggiatore (in particolare di bambini, di viaggiatori con bagagli, di viaggiatori diversamente abili) l'operazione di salita e di discesa dal veicolo;
- h) preclude il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio;
- i) impedisce agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal transito dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli ed interviene nel caso in cui si avveda di un irregolare comportamento dei viaggiatori;

- j) sorveglia il buon funzionamento della stazione a lui assegnata e il tratto di linea a lui visibile dal proprio posto di servizio;
- k) chiude, al termine del servizio, gli ingressi all'impianto ed apporre gli appositi cartelli per interdire l'accesso alla stazione di sua competenza da parte di estranei;
- l) collabora alle operazioni di evacuazione secondo quanto previsto dal piano di evacuazione;
- m) cura la buona conservazione delle recinzioni;
- n) svolge le ulteriori mansioni specifiche previste dall'allegato A.

8. Comportamento del personale in servizio verso il pubblico

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

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

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

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

TITOLO II – MODALITÀ DI ESERCIZIO

9. Orari nel servizio pubblico

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

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

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

10. Servizio in condizioni normali

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

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

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

I viaggiatori possono essere trasportati solo quando:

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

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

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

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

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

- a) di norma l'esercizio può svolgersi solo con il registratore inserito;
- b) se il registratore è guasto, sotto la responsabilità del Capo servizio, può essere escluso previa annotazione sul Registro giornale; in questa configurazione, nel caso di arresto significativo, sono prontamente registrate nel Registro giornale l'ora e le cause di arresto.
- c) il Capo servizio dovrà avere cura che le registrazioni vengano conservate per almeno un anno.

11. Funzionamento con azionamento di recupero

Qualora si verifichi un guasto tale da impedire la ripresa della marcia dell'impianto con l'azionamento principale o con l'azionamento di riserva, il Capo servizio dispone il recupero dei viaggiatori in linea mediante l'azionamento relativo e, in seguito, sospende il servizio, dandone comunicazione al Direttore dell'esercizio. I passeggeri in attesa nelle stazioni devono essere indirizzati verso altri impianti o a mezzi di trasporto alternativi appositamente predisposti al successivo trasferimento, a meno di quanto disposto al punto 17 del presente Regolamento.

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

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

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

1) Regolazioni/interventi permanenti

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

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

Il Direttore dell'esercizio deve notificare all'ANSFISA, 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 se 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 previste dal costruttore, condizioni di sicurezza equivalenti a quelle iniziali. Il giorno successivo, qualora tali modifiche provvisorie permangano, il servizio non può 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 l'esercizio.

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.

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

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

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

15. Servizio in condizioni limitate

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

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

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

16. Svuotamento della linea per compromissione di funzioni di sicurezza

Ogni qualvolta si verificano guasti od anomalie nel funzionamento dell'impianto tali da generare la compromissione dei dispositivi che realizzano funzioni di sicurezza, o quando l'esercizio continuativo, in relazione anche alle caratteristiche dell'impianto, diventi pericoloso, il Capo servizio dispone la sospensione del servizio. In tal caso, sotto la direzione e responsabilità del Capo servizio, devono essere trasportati a monte e/o a valle tutti i passeggeri presenti in linea, senza imbarcare ulteriori, fatto salvo quanto disposto al punto 17.

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

17. Servizio in condizioni eccezionali

Limitatamente al tempo necessario per risolvere situazioni di emergenza, di ordine pubblico, di necessità di svuotamento dei comprensori, di trasporto intervallivo o di incendio nei pressi della linea o situazioni 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 a viaggiatori infortunati

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

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

19. Operazioni di evacuazione

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

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

Il Capo servizio si riserva peraltro di:

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

20. Prescrizioni di esercizio specifiche per seggiovie

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

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

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

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

20.1. Trasporto dei bambini sulle seggiovie

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

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

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

21. Prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici

Per la prevenzione contro i rischi derivanti da eventi meteorologici tali da pregiudicare la sicurezza dell'esercizio, il Capo servizio utilizza le informazioni provenienti dai sistemi di collegamento diretto

giornaliero con gli appositi servizi di informazione meteorologica e nivometrica nazionali e locali, rese disponibili dall'Esercente, per i necessari provvedimenti per la chiusura preventiva dell'impianto.

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

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

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

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

Se invece l'azione del vento è tale da rendere difficoltosa anche l'ultimazione della corsa di svuotamento della linea a velocità ridotta, l'impianto deve essere arrestato, avvisando i viaggiatori con i mezzi a disposizione circa le ragioni dell'arresto, tranquillizzandoli ed eventualmente provvedendo all'evacuazione degli stessi se si ritenga improbabile la diminuzione dell'intensità del vento.

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

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

23. Ripresa del servizio dopo eventi meteorologici avversi

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

24. Esercizio con parti di impianto non presidiate

Non ricorre.

25. Esercizio automatico

Non ricorre.

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

Non ricorre.

27. Trasporto delle persone disabili

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

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

27.1. Trasporto di sciatori disabili

Quando si trasporta una persona disabile il personale operativo deve:

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

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

In particolare:

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

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

Casi particolari sono regolati nell'allegato A.

27.2. Trasporto di pedoni disabili

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

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

28. Trasporti speciali

28.1. Trasporto al seguito

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

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

28.2. Trasporto di merci

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

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

A tal fine l'agente di stazione deve:

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

Specifiche informazioni sono contenute nell'allegato A.

28.3. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o simili

Per le disposizioni operative si rimanda all'allegato A.

28.4. Trasporto di animali

Sono ammessi al trasporto solamente gli animali domestici.

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

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

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

Specifiche informazioni sono contenute nell'allegato A.

TITOLO III – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

29. Disposizioni per i viaggiatori

- 1) I viaggiatori devono rispettare le istruzioni indicate dagli appositi cartelli monitori affissi sia nelle stazioni che in linea e tutte quelle altre particolari disposizioni che, al fine di evitare incidenti, sono impartite dal personale dell'impianto.
- 2) I viaggiatori devono comportarsi in maniera da non arrecare pericolo o danni ad altre persone. Nel caso in cui portino con sé bagagli, cose o attrezzature devono anche garantirne la custodia.
- 3) I viaggiatori, per servirsi dell'impianto, devono munirsi dei titoli di viaggio da esibire al personale su richiesta.
- 4) Il viaggiatore che non sia pratico dell'utilizzo del sistema di trasporto deve avvertire il personale dell'impianto e richiedere le istruzioni del caso. Su richiesta degli interessati il personale provvederà a rallentare la velocità dell'impianto o a fermarlo per favorire la salita o la discesa.

- 5) L'ordine di precedenza per la salita è dato esclusivamente dall'ordine di presentazione alla partenza salvo che per il personale di servizio, gli incaricati della sorveglianza e gli addetti al soccorso.
- 6) Ai viaggiatori è vietato:
- a) in assenza del personale addetto, accedere alle banchine di imbarco, e, in particolare, avvicinarsi o salire sul veicolo;
 - b) salire in evidente stato di alterazione delle condizioni psicofisiche ovvero non sufficientemente protetti in relazione alle condizioni climatiche ambientali;
 - c) accedere all'impianto se, per il loro stato o per il loro comportamento, possano pregiudicare la sicurezza propria e degli altri viaggiatori, disturbare i viaggiatori e turbare l'ordine pubblico;
 - d) trasportare oggetti o cose pericolose o infiammabili o che impediscono un'agevole salita sui veicoli;
 - e) seguire percorsi non prestabiliti nelle stazioni o manomettere qualsiasi dispositivo dell'impianto;
 - f) fumare nelle stazioni ed in linea;
 - g) provocare oscillazioni dei veicoli;
 - h) viaggiare sui veicoli in posizione scorretta;
 - i) in linea, aprire le porte dei veicoli o sollevare la barra di chiusura;
 - j) far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo dal veicolo;
 - k) danneggiare le parti dei veicoli.
- 7) Il personale può precludere il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio.
- 8) Alla partenza i viaggiatori devono disporsi secondo le posizioni indicate.
- 9) Nel caso di evacuazione dei viaggiatori in linea, essi devono porre attenzione alle comunicazioni. I viaggiatori dovranno attendere il personale addetto all'evacuazione conservando la posizione corretta sui veicoli, astenendosi da ogni iniziativa personale.
- 10) Per gli impianti seggioviari è necessario rispettare anche le seguenti indicazioni:
- a) togliere l'eventuale zaino dalle spalle e conservarlo frontalmente o lateralmente per tutta la durata del tragitto;
 - b) subito dopo l'imbarco, abbassare la barra di chiusura del veicolo; per tale manovra è possibile richiedere la collaborazione del personale addetto, che è tenuto ad agevolare l'operazione;
 - c) in linea, mantenere sul veicolo la posizione corretta, utilizzando il poggiasci, quando presente; eventuali attrezzi sportivi non attaccati ai piedi, se ammessi al trasporto, ed altri oggetti (zaini, bagagli, borse ecc.) devono essere posizionati in modo che ne venga evitata la caduta;
 - d) in linea, non scendere dai veicoli in assenza di diverse indicazioni da parte del personale operativo;
 - e) prima dello sbarco, aprire la barra di chiusura del veicolo solamente in corrispondenza dell'apposito cartello posto in prossimità della stazione di arrivo;
 - f) all'arrivo, discendere lungo la banchina di sbarco predisposta ed allontanarsi rapidamente lungo il percorso indicato;

- g) Il trasporto sulle seggiovie di bambini non accompagnati è consentito solo nel caso che questi abbiano altezza non inferiore a 1,25 m. I bambini di altezza inferiore a 1,25 m, per poter viaggiare non accompagnati sulle seggiovie debbono dimostrare di aver compiuto gli 8 anni di età.

I responsabili dei bambini che devono essere accompagnati, ovvero le persone alle quali i responsabili li hanno affidati, anche informalmente, (per. es.: maestri di sci, guide alpine, amici ecc.), devono preliminarmente valutare l'attitudine dei bambini ad utilizzare una seggiovia, organizzarsi di conseguenza ed informarli sulle regole di utilizzo e sul comportamento da tenere, anche in caso di arresto.

In caso di gruppi organizzati, i responsabili dei bambini che devono essere accompagnati ovvero le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini devono scegliere preliminarmente gli accompagnatori tra le persone presenti nella zona di accesso all'impianto prima di posizionarsi al cancelletto, e assicurarsi che accettino il ruolo loro affidato.

Gli accompagnatori possono essere:

- i responsabili (parenti);
- le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini (ad esempio: maestri di sci, guide alpine, amici);
- coloro che all'atto dell'imbarco hanno accettato di accompagnare i bambini.

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

- 11) I viaggiatori diversamente abili sono tenuti ad accertarsi con il personale della possibilità del trasporto sull'impianto.
- 12) 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 e sulla incolumità propria e dei terzi. Resta a carico del proprietario dell'animale la responsabilità per qualunque danno a persone o cose o anche all'impianto funiviario che potrebbe verificarsi nel corso del trasporto.

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

I cani aggressivi devono essere segnalati al personale dal proprietario.

- 13) I viaggiatori che non osservino le disposizioni precedenti saranno ritenuti responsabili degli eventuali danni arrecati all'Esercente, agli altri viaggiatori ed a terzi.
- 14) Gli eventuali reclami dei viaggiatori riguardanti il servizio devono essere inviati all'Organo di sorveglianza, con l'indirizzo preciso del reclamante, in assenza del quale saranno considerati anonimi e non si darà ad essi alcun seguito.
- 15) I trasgressori delle presenti disposizioni, la cui inosservanza possa arrecare pregiudizio all'incolumità dei viaggiatori e degli agenti o rechi danno agli impianti, saranno deferiti all'autorità giudiziaria qualora il fatto integri una delle ipotesi di reato previste dagli artt. 432 e 650 del codice penale.

TITOLO IV – DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO

30. Documenti di impianto

Presso l'impianto devono essere presenti i seguenti documenti:

- a) l'ultimo verbale dell'ispezione annuale o il verbale delle verifiche e prove funzionali e l'elenco delle tarature (anche solo su supporto informatico);
- b) i manuali di uso e manutenzione (M.U.M.) forniti dai costruttori (anche solo su supporto informatico);
- c) il presente Regolamento di esercizio;
- d) le ulteriori e particolari disposizioni di esercizio (ordini di servizio impartiti dal Direttore dell'esercizio);
- e) il piano di evacuazione, allegato al presente Regolamento di esercizio;
- f) le disposizioni relative a controlli particolari, oltre a quelli contenuti nel manuale, eventualmente prescritti dalla Organo di sorveglianza o dal Direttore dell'esercizio;
- g) le disposizioni per i viaggiatori (contenute nel presente Regolamento di esercizio e da esporre al pubblico nelle stazioni di imbarco);
- h) l'elenco del personale;
- i) il Registro giornale (anche solo su supporto informatico);
- j) i principali disegni costruttivi e gli schemi elettrici/idraulici (anche solo su supporto informatico).

TITOLO V – CONTROLLI IN ESERCIZIO

31. Controlli in esercizio

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

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

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

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

31.1. Controlli e corsa di prova giornalieri

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

1. Controllo funzionamento dei macchinari d'organo (Controllo a vista e rumorosità anomala dei riduttori, dei giunti, delle pulegge, ecc.)
2. Verifica regolare accensione motore termico di recupero (Accensione del motore di recupero o del gruppo elettrogeno di alimentazione di recupero)
3. Controllo centraline idrauliche o pneumatiche (Freni, circuito di lubrificazione dei riduttori, azionamento di recupero: assenza 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. Rallentamento velocità (Verifica variazione della velocità tramite pulsante di rallentamento)
9. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto fermo e servizi alimentati)
10. Controllo dei dispositivi d'arresto (Controllo integrità, raggiungibilità e libertà di funzionamento; verifica a campione funzionamento pulsanti esterni, verifica intervento a campione di almeno un interruttore di sicurezza)
11. Verifica regolare funzionamento del collegamento telefonico (Prova di comunicazione tra le stazioni)
12. Verifica funzionalità circuito di sicurezza (Intervento ove presente sul pannello o verifica strumenti)
13. Controllo delle aree di imbarco e sbarco (Controllo regolarità banchine, integrità reti anticaduta, funzionamento cancelletto, informazioni verso il pubblico, recinzioni, eventuale dispositivo di mancato sbarco)
14. Controllo della puleggia e dei rulli di stazione (Controllo della posizione delle funi su pulegge e rulli di stazione, nonché della funzionalità dei raschiaghiaccio su puleggia)
15. Controllo meccanismi di lancio/rallentamento/movimentazione (Controllo a vista e acustico, pneumatici, cinghie, guide entrata, rulli deviazione, prese moto, gruppi sincronizzazione, regolare transito di tutti i veicoli utilizzati)

Presso la stazione di rinvio si effettuano i seguenti controlli:

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

5. Controllo meccanismi di lancio/rallentamento/movimentazione (Verifica a vista e acustica, pneumatici, cinghie, guide entrata, rulli deviazione, prese moto, gruppi sincronizzazione, controllo regolare transito di tutti i veicoli utilizzati)
6. Controllo efficienza caricabatterie e batterie (Controllo tramite lettura voltmetri ed amperometri a impianto fermo e servizi alimentati).

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

1. Lettura posizione della slitta di tensione (Posizione della slitta di tensione della fune p-t letta sulla scala graduata)
2. Controllo dei dispositivi di tensionamento fune (Libertà di movimento, integrità dei circuiti idraulici, livello olio della centralina)
3. Controllo corsa disponibile del cilindro idraulico di tensionamento (Controllo posizione nei limiti previsti)
4. Controllo della pressione nel cilindro idraulico di tensionamento e della tensione misurata dal perno dinamometrico (Controllo pressione nel cilindro sullo strumento e controllo tensione sullo strumento entro i limiti di regolazione)
5. Controllo dei veicoli (Controllo a vista integrità veicoli, eliminazione accumuli neve o ghiaccio)
6. Controllo pedana mobile di allineamento se presente (Controllo posizione, integrità pedana mobile e regolare funzionamento)

Durante la corsa di prova l'agente all'uopo addetto, munito di un apparecchio ricetrasmittente e prendendo posto su un veicolo, controlla la linea, ed in particolare effettua i seguenti controlli: controllo a vista delle rulliere (allineamento, rotazione rulli), passaggio veicoli, assenza neve o ghiaccio sulle strutture, sentiero di soccorso, verifica franchi, verifica anemometri, udibilità altoparlanti, presenza protezioni e segnaletica, stato terreno sottostante per frane e valanghe, stato vegetazione circostante, controllo corretta posizione e assenza manicotti di ghiaccio della fune dei circuiti di linea, assenza di impedimenti al movimento dell'anemometro.

31.2. Controlli mensili

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

1. Controllo delle travi di lancio e rallentamento nelle stazioni (Controllo usura guide, corretto allineamento, posizione fune, condizioni generali pneumatici e cinghie, regolarità di accoppiamento/disaccoppiamento, verifica efficienza spaziatore, passaggio veicoli in ingresso/uscita/transito)
2. Controllo corretta posizione e verifica dispositivi di controllo dell'assetto geometrico delle morse (Controllo a vista posizione e caduta consenso alla marcia)
3. Verifica dell'efficienza dei microinterruttori di stazione (Verifica dell'efficienza elettrica e meccanica dei microinterruttori compresi i controlli di chiusura/blocco sui veicoli, l'eventuale ammorsamento forzato e l'assetto puleggia)
4. Controllo geometrico dei freni (Controllo dello stato d'usura delle guarnizioni e regolare posizione dei ceppi di tutti i freni – servizio / emergenza / supplementare)
5. Frenatura con arresto elettrico o elettromeccanico di servizio (A velocità nominale - Arresto F. elettrico o elettromeccanico e rilievo spazio di frenatura)

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

Alla stazione di rinvio devono essere eseguiti i seguenti controlli:

- a) 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)
- b) Controllo corretta posizione e verifica dispositivi di controllo dell'assetto geometrico delle morse (Verifica posizione e caduta consenso alla marcia)

- c) Controllo efficienza dei microinterruttori di stazione (Verifica dell'efficienza elettrica e meccanica dei micro-interruttori compresi i controlli di chiusura/blocco sui veicoli, l'eventuale ammorsamento forzato e l'assetto puleggia)
- d) Controllo funzionamento con gruppo elettrogeno (Controllo di messa in moto impianto con disalimentazione della rete, controllo livello combustibile e olio motore)
- e) 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)
- f) Controllo del transito dei veicoli (Controllo dell'ingresso, dell'uscita e del giro stazione dei veicoli)
- g) Controllo delle guarnizioni delle pulegge e dei rulli di stazione (Controllo dimensionale usura delle guarnizioni)
- h) Controllo illuminazione normale e di emergenza (Controllo funzionamento illuminazione normale e di emergenza)

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

1. Esame fune portante – traente (Controllo a vista, ispezione dell'impalmatura, verifica assenza rotture rilevanti, lubrificazione; controllo a vista dei tratti con riparazioni o rotture precedenti)
2. Controllo veicoli e morse (Controllo a vista generale ed efficienza dispositivi di chiusura di tutti i veicoli, controllo a vista generale delle morse, integrità delle molle (se a vista), ruote di scorrimento, rullo di apertura ganasce, ganasce, palmole)
3. Controllo sostegni di linea (Controllo a vista delle scale d'accesso e pedane di manutenzione, allineamento rulliere, rotazione e consumo rulli, dispositivi antiscarrucolanti elettrici e meccanici)
4. Verifica dei dispositivi di tensionamento fune (Verifica integrità, efficienza finecorsa, efficienza sistema di tensione, intervento valvola paracadute)
5. Controllo taratura dei dispositivi di controllo del tensionamento fune portante traente (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)
6. 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)
7. Verifica pedana mobile di allineamento se presente (Posizione e integrità pedana mobile, regolare funzionamento, prova confronto velocità nastro-impianto, prova max. velocità nastro, prova controllo equidistanza)
8. Controllo funzionamento radio ricetrasmittenti (Verifica disponibilità e piena carica delle batterie)

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

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

TITOLO VI – ISPEZIONI PERIODICHE

32. Ispezioni sugli impianti

32.1. Modalità di svolgimento delle ispezioni

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

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

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

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

32.2. Eventi particolari che causano danni all'impianto

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

32.3. Ispezioni in caso di interruzione dell'esercizio

Se l'esercizio è interrotto per un periodo da un mese a sei mesi, prima della ripresa si eseguono i controlli mensili di cui al M.U.M. e le prove aggiuntive ricorrenti in conformità ai successivi punti 32.4.3 e 32.4.4. Se l'esercizio è interrotto per più di sei mesi, prima della ripresa si effettua un'ispezione annuale in conformità al successivo punto 32.4.

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

32.4. Ispezioni annuali

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

- 1) il controllo del funzionamento degli azionamenti e dei sistemi frenanti nelle condizioni della linea caricata nel modo più sfavorevole e comunque corrispondente alle più gravose modalità di esercizio;

- 2) il controllo delle funzioni e dei dispositivi elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza, nonché degli impianti di telecomunicazione, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;
- 3) il controllo della linea, degli imbarchi e degli sbarchi;
- 4) il controllo dell'interazione tra l'impianto e l'ambiente esterno;
- 5) una prova di evacuazione utilizzando l'attrezzatura, i mezzi ed il personale previsti dal relativo piano; questa prova può anche essere effettuata su un impianto diverso purché della stessa tipologia e che utilizzi mezzi di evacuazione similari. In ogni caso, per l'impianto in oggetto, deve essere verificata l'integrità, la completezza e la disponibilità dell'attrezzatura e dei mezzi di soccorso e la percorribilità delle vie di raggiungimento dei luoghi sicuri;
- 6) la verifica, mediante esame del Registro di controllo e manutenzione, dell'esecuzione di tutte le operazioni ivi previste nel periodo intercorso dalla precedente ispezione.

32.4.1. Opere civili di infrastruttura

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

- a) constatazione di danni alle opere strutturali in seguito a gelo, caduta di pietre, neve, assestamenti o eventi simili;
- b) individuazione degli alberi a fianco della linea evidentemente instabili o che pregiudicano il regolare passaggio dei veicoli o la possibilità di evacuazione verticale;
- c) 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;
- d) ispezione delle strutture portanti in cemento armato, normale o precompresso, allo scopo di individuare la presenza di fessurazioni e altri danni;
- e) ispezione delle fondazioni e dell'ambiente ad esse circostante, incluso lo stato dei tirafondi di ancoraggio.

32.4.2. Dispositivi meccanici

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

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

32.4.3. Funi

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

32.4.4. Dispositivi elettrici

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

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

32.4.5. Dispositivi di sorveglianza e segnalazione

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

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

32.4.6. Veicoli

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

- 1) controllo a vista di ogni veicolo;
- 2) almeno il 20% delle morse è sottoposto a un controllo a vista allo stato smontato. Queste morse sono selezionate secondo un procedimento di rotazione in modo da garantire che l'intervallo tra i controlli consecutivi di ogni morsa non sia maggiore di 5 anni. In tale occasione, sul predetto campione, è eseguito il controllo non distruttivo sulle morse di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 1° dicembre 2015 n. 203. Questo tipo di controllo delle morse e l'annessa prova di funzionamento devono avvenire secondo le istruzioni del costruttore;
- 3) tutte le morse smontate di cui al punto 2) devono essere sottoposte ad un controllo di tenuta minima necessaria allo scorrimento su fune; la prova può essere eseguita anche tramite sistemi equivalenti;
- 4) controllo dell'efficienza delle porte e dei dispositivi di chiusura e di interblocco;
- 5) verifica del permanere sia del rendimento che dei parametri significativi delle morse mediante l'uso delle apposite attrezzature da banco disposte in una delle stazioni; in particolare deve essere rilevata la misura della forza di serraggio tra le ganasce e della forza erogata dalle molle, quest'ultima sia per la configurazione corrispondente al diametro nominale della fune, che per il limite inferiore per il quale, secondo il M.U.M., la morsa può ancora essere utilizzata.

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

33. Accertamenti sugli impianti

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

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

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

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

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

34. Partecipazione dell'Organo di sorveglianza alle ispezioni annuali

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

Allegato A: specificità dell'impianto

1. Parametri significativi per l'esercizio

1. Il carico su ogni veicolo non deve superare i 313,81 daN
2. Il numero massimo di persone su ogni veicolo è di 4 persone
3. La velocità massima del vento oltre la quale l'esercizio deve essere sospeso sotto la responsabilità del capo servizio, è di 70 km/h.
4. 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.
5. 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.
6. Durante il servizio pedoni in estate l'occupazione dei veicoli verrà ridotta al **50%** sul ramo salita e al **50%** sul ramo discesa in modo tale che il numero massimo delle persone per ogni seggiola sia **2**.
7. Durante il servizio invernale non è previsto il trasporto promiscuo.

2. Consistenza minima del personale e casi particolari

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

- *il Capo servizio;*
- *il macchinista con funzioni anche di agente di stazione;*
- *l'agente addetto alla stazione di rinvio;*
- *un secondo agente addetto alla stazione di rinvio.*

Durante il servizio pedoni il personale minimo è costituito da:

- *il Capo servizio;*
- *il macchinista con funzioni anche di agente di stazione;*
- *un secondo agente presso la stazione motrice;*
- *l'agente addetto alla stazione di rinvio;*
- *un secondo agente addetto alla stazione di rinvio.*

Durante le operazioni ordinarie di magazzino è sufficiente la presenza del solo agente della stazione di rinvio, in taluni casi potrà essere affiancato da altro agente addetto alla sorveglianza dell'impegno dello scambio oppure del magazzino. In caso di operazioni straordinarie di magazzino (vento forte, temporali) sarà necessaria la presenza del capo servizio durante le operazioni presso il magazzino.

In casi particolari (condizioni meteo non buone con conseguente bassissima affluenza) il Capo Servizio potrà destinare ad altre operazioni l'agente presso la stazione motrice e/o il secondo agente alla stazione di rinvio durante il servizio estivo. In caso di necessità essi saranno prontamente reperibili e reintegreranno velocemente la consistenza di personale sopra prevista; alla stessa maniera in casi di elevata affluenza sarà cura del Capo Servizio disporre di un maggior numero di agenti in supporto alle operazioni a monte e valle.

3. Configurazioni degli organi

L'esercizio normale è svolto esclusivamente con n.2 motori in c.c., in caso di guasto di uno dei due motori è possibile continuare l'esercizio con un solo motore collegandolo direttamente al riduttore, d quanto sopra deve essere fatta puntuale annotazione sul Registro Giornale.

In caso di mancanza dell'alimentazione elettrica dalla rete è possibile proseguire l'esercizio alimentando l'impianto mediante gruppo elettrogeno eseguendo le manovre necessarie per la marcia con il gruppo. Le modalità di inserimento del gruppo elettrogeno sono compiutamente desumibili dagli schemi elettrici redatti dal costruttore.

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: 4,5 m/s
- 2) Azionamento principale in servizio pedoni + alimentazione da rete: 3,0 m/s
- 3) Azionamento principale + alimentazione da gruppo elettrogeno: 2,25 m/s
- 4) Azionamento di riserva (1 motore) + alimentazione da rete: 2,25 m/s
- 5) Azionamento di riserva (1 motore) + alimentazione da gruppo elettrogeno: 1,15 m/s
- 6) Azionamento di recupero: 0,50 m/s

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

4. Altezza della seduta imbarco e sbarco

- Minore di 60 cm

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

Non ricorre

6. 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 RIF srl, per il comando e controllo della funivia monofune ad ammorsamento temporaneo con seggiole quadriposto denominata "Lamaccione – Pian Cavallaro" situata in località Passo del Lupo (MO), impianto costruito dalla ditta Leitner.

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 CE in vigore ed applicabili.

6.1. ESCLUSIONI DELLE SICUREZZE

Il guasto di una funzione di sicurezza porta l'impianto in uno stato diverso da quello di progetto a danno della sicurezza.

A livello progettuale sono stati individuati i gradi di penalizzazione della velocità per ogni protezione esclusa. Essendo l'azionamento marcato CE, ad ogni funzione di sicurezza è possibile applicare un'esclusione direttamente da monitor. L'esclusione di una di queste protezioni comporta una variazione della velocità di esercizio in una velocità penalizzata.

L'analisi di sicurezza effettuata ha individuata il livello di penalizzazione della velocità per ogni protezione esclusa.

È inoltre raccomandato, in caso di utilizzo dell'esclusione di provvedere (alla chiusura del servizio del giorno stesso) al ripristino delle condizioni di funzionamento corretto della funzione di sicurezza esclusa. In pratica è sconsigliato e in alcuni casi vietato utilizzare l'esclusione anche il giorno successivo.

L'esclusione è possibile abilitando il selettore delle parzializzazioni e poi procedendo con le esclusioni da pc, in base alle protezioni è stato stabilito il livello di penalizzazione conseguente e eventuale divieto di esclusione secondo la seguente legenda:

LEGENDA:

- D=Divieto
- L=Penalizzazione leggera
- P=Penalizzazione pesante

6.2. ACCORGIMENTI DA ADOTTARE PER L'ESCLUSIONE

Sulla base dell'esclusione che si è portati ad effettuare sarà necessario adottare degli accorgimenti particolari per monitorare lo stato di degrado dell'azionamento elettrico e poter intervenire in caso di ulteriore degrado del sistema.

A livello generale sarà necessario, per opera diretta del capo servizio o di altro personale sufficientemente qualificato, monitorare l'organo di cui si è esclusa la protezione in maniera da verificare che la situazione di degrado non peggiori.

Per le sicurezze relative alla linea sarà invece necessario intervenire direttamente in loco, p.es. l'esclusione di uno dei sostegni di linea deve per forza obbligare la presenza di un sorvegliante presso il sostegno escluso, collegato via radio con il Capo Servizio ed il Macchinista, in maniera da controllare il corretto posizionamento della fune sulle rulliere del sostegno escluso.

In caso di esclusione delle protezioni di azionamento come protezioni di massima coppia o esclusioni di mancate decelerazioni e/o esclusioni di pulsanti sarà necessario monitorare costantemente i valori principali di impianto quali assorbimenti, coppia e pressioni dei freni così da poter intervenire tempestivamente in caso di anomalie sull'impianto.

6.3. LIVELLI DI PENALIZZAZIONE

Sono previsti due livelli di penalizzazione di velocità: LEGGERA e PESANTE.

Il primo livello prevede il proseguimento dell'esercizio fino alla chiusura serale del servizio, il secondo livello la chiusura immediata dell'esercizio.

Le velocità di penalizzazione sono:

- Penalizzazione leggera: 3,0 m/s
- Penalizzazione pesante: 1,50 m/s

6.4. MISURE SOSTITUTIVE DA ADOTTARE IN SEGUITO AD ESCLUSIONI

Sono state evidenziate le misure sostitutive: riduzione della velocità di marcia automatica in base all'importanza della funzione esclusa in combinazione con la presenza o meno di altre misure sostitutive (controlli da parte del personale). Da questa combinazione sono ricavati i livelli di penalizzazione della velocità.

In ogni caso gli operatori presenti sull'impianto dovranno far ricorso all'esperienza personale, al buon senso e casomai chiedere un consiglio prima di procedere all'esclusione di una funzione di sicurezza.

Le funzioni di sicurezza sono per la stragrande maggioranza concordate tra costruttore meccanico e costruttore elettrico. Si raccomanda vivamente, prima di utilizzare le esclusioni, di consultare la documentazione del costruttore meccanico, poiché qualche avvertenza, notizia utile o magari controindicazioni potranno essere presenti.

6.5. MISURE ALTERNATIVE (rimando al MUM elettrico)

Per tutte le funzioni di sicurezza presenti nel MUM elettrico, sono state indicate le misure alternative, che, in caso di non rimozione della causa di arresto si riducono a:

- Esclusione;
- Passaggio all'azionamento di recupero.

7. Svuotamento della linea

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

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

8. Modalità per teleassistenza

Non ricorre

9. Veicoli non correttamente ammortati alla fune

L'impianto non è dotato di dispositivo di ammortamento forzato o di binario atto a raccogliere il veicoli ammortato male, tuttavia alla stazione di partenza l'altezza da terra per almeno due equidistanza è inferiore a 1,50 m ed è anche presente un mini terrapieno, come previsto dalla Circolare n.981 del 22/10/2002 e confermato dal DM 203/2015. Alla stazione di monte sarà montata una apposita pedana di contenimento della seggiola non ammortata di lunghezza adeguata a fungere da terrapieno di raccolta.

In caso di veicolo non correttamente ammorsato segnalato dall'intervento di una delle sagome, in seguito all'arresto dell'impianto, il macchinista dovrà allertare immediatamente il Capo Servizio che dovrà far muovere l'impianto in retro a velocità minima. In caso di veicolo occupato, una volta messo in posizione sicura e stabile, dovrà essere fatto evacuare ed una volta libero dovrà essere accompagnato lungo la trave; potrà essere provato un nuovo ammorsamento e, in caso di nuovo intervento delle sagome, dovrà essere posto in magazzino il veicolo e revisionata la morsa.

10. Condizioni particolari di servizio notturno

Non ricorre

11. Prescrizioni di esercizio specifiche per tipologia di impianto

11.1. Seggiovie

11.1.1. Seggiovie in servizio sciatori

- a) Il servizio sciatori sarà attivo, indicativamente dall'1/11 fino al 30/4, fatta salva la presenza di sufficiente manto nevoso per la pratica dello sci;
- b) Trasporto pedoni: non è consentito il trasporto di pedoni, in casi di eccezionali di necessità è possibile eseguire il trasporto dei pedoni in salita o discesa (trasporto feriti accompagnati da squadre di soccorso,...) con i seguenti accorgimenti:
 - Non è possibile il trasporto promiscuo;
 - Per le operazioni di carico a valle è necessario chiudere i cancelli degli sciatori in maniera da permettere un agevole imbarco al pedone;
 - L'imbarco deve avvenire a velocità rallentata od a impianto fermo a seconda delle necessità;
 - Le operazioni di sbarco, sia a monte che a valle, devono avvenire a impianto fermo;
 - Le operazioni di imbarco a monte devono avvenire a impianto fermo non essendoci alcuna pedana dedicata;
 - Non è comunque possibile trasportare più di due pedoni per seggiola che dovranno comunque sedersi in posizione centrale.
- c) Trasporto in discesa sciatori con sci ai piedi su seggiovie per soli sciatori in salita: tale tipo di trasporto non è previsto salvo in casi di pericolo (es. sciatori principianti colti da condizioni meteo avverse come nebbia):
 - Le operazioni di imbarco e sbarco devono avvenire a impianto fermo;
 - Non è comunque possibile trasportare più di due pedoni per seggiola che dovranno comunque sedersi in posizione centrale.
- d) Modalità di accesso in caso di cancelletto automatico di accesso all'impianto non efficiente: in caso di rottura del cancello cadenzatore all'imbarco il servizio sarà ugualmente possibile ma dovrà esserci un operatore dedicato al cadenzamento dell'imbarco della seggiovia, nonostante la velocità di giostazione sia abbastanza bassa si prescrive di impostare la velocità dell'impianto sulla velocità di rallentamento.

11.1.2. Seggiovie in servizio pedoni

- a) Per abilitare il servizio pedoni è necessario intervenire sull'azionamento scegliendo il servizio pedoni in maniera che venga inibita la portata 1, durante il servizio pedoni la velocità massima di esercizio 3,0 m/s.

- b) Il servizio pedoni sarà attivo, indicativamente dall'1/6 fino al 30/9;
- c) Per consentire il trasporto dei pedoni sarà necessario installare le pedane in legno amovibile presso la stazione di monte e la pedana di raccolta del veicolo non ammorsato presso la stazione di monte. Presso la stazione di valle verrà installata pedana di legno tra i cancelli e il punto di imbarco. Le pedane in legno dovranno essere dotate di strato antiscivolo per permettere lo svolgimento in sicurezza delle operazioni di imbarco e sbarco;
- d) Modalità di accesso in caso di cancelletto automatico di accesso all'impianto non efficiente: in caso di rottura del cancello cadenzatore all'imbarco il servizio sarà ugualmente possibile ma dovrà esserci un operatore dedicato al cadenzamento dell'imbarco della seggiovia, nonostante la velocità di giostazione sia abbastanza bassa si prescrive di impostare la velocità dell'impianto sulla velocità di rallentamento.
- e) L'imbarco a valle potrà avvenire solamente nei posti centrali del cancello di imbarco, dovrà quindi venire interdetto il passaggio verso gli altri cancelli di imbarco e l'operatore dovrà curarsi di far posizionare correttamente i viaggiatori presso la pedana di imbarco; presso la stazione di monte l'imbarco sarà cadenzato dall'operatore preposto
- f) Fase di imbarco presso la stazione di valle

Presso la stazione di valle gli utenti vengono canalizzati sul percorso di ingresso, presso i cancelletti di imbarco vi è un cartello che indica la posizione da mantenere nel momento di imbarco e fa riferimento ai segni grafici posizionati presso il punto di imbarco ("Disporsi sugli appositi contrassegni"). All'apertura dei cancelletti l'operatore indica all'utente la posizione da raggiungere, agevola la fase di imbarco alla seggiola, ricorda all'utente di mantenere la posizione centrale durante il tragitto e di abbassare la sbarra poggiasci.

- g) Fase di sbarco presso la stazione di valle

La fase di sbarco alla stazione di valle avviene nell'apposito punto, l'operatore deve vigilare sull'apertura della sbarra poggiasci, aiutare la fase di sbarco degli utenti e indicare loro la via d'uscita (già segnalata in terra da appositi segni grafici). La via d'uscita è limitata da due reti di tipo C e deve essere presente un cartello "Divieto d'ingresso" per evitare che utenti possano entrare dalla via d'uscita

- h) Fase di sbarco presso la stazione di monte

La fase di sbarco presso la stazione di monte avviene nell'apposito punto indicato dal cartello, l'operatore deve vigilare sull'apertura della sbarra poggiasci, aiutare la fase di sbarco degli utenti e indicare loro la via d'uscita lungo l'apposita rampa di scale. La via d'uscita è limitata da due reti di tipo C e deve essere presente un cartello "Divieto d'ingresso" per evitare che utenti possano entrare dalla via d'uscita.

- i) Fase di imbarco presso la stazione di monte

La fase di imbarco presso la stazione di monte viene regolata manualmente dall'operatore, la zona di attesa è realizzata sul percorso di accesso tra la garitta e la pedana di imbarco, in cima al percorso è posizionata una corda/catenella chiusa che impedisce l'accesso alla pedana, in prossimità della catena è posizionato un cartello "Attenersi alle disposizioni dell'operatore". L'operatore addetto all'imbarco deve recarsi presso la catenella, aprirla per fare entrare due persone, indicare loro il percorso da seguire fino all'imbarco, chiudere la catena così da impedire l'accesso ad altri utenti e accompagnare le persone camminando lungo la striscia adesiva segnaletica in terra così da impedire l'accesso al giostazione. Raggiunto il punto di imbarco dovrà verificare l'assenza di una seggiola interferente e accompagnare gli utenti fino ai segni grafici in terra relativi al punto di imbarco (la zona di imbarco è segnalata da apposito cartello). A questo punto deve agevolare la fase di imbarco, ricordare il mantenimento della posizione centrale lungo il viaggio e di abbassare la sbarra poggiasci.

12. 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, 60 km/h, che provoca un allarme sonoro ed il rallentamento dell'impianto, 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, 70 km/h, oltre la quale il servizio deve essere comunque sospeso, l'impianto subisce un allentamento alla velocità di 1,5 m/s (penalizzazione pesante), che può ulteriormente essere ridotta manualmente qualora il macchinista lo ritenga necessario, e la linea deve essere successivamente scaricata. 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.

13. Esercizio con parti di impianto non presidiate

Non ricorre

14. Esercizio automatico

Non ricorre

15. 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).

Il numero massimo delle persone con disabilità ammesse contemporaneamente sull'impianto è di 10.

Il numero massimo delle persone con disabilità ammesse contemporaneamente su ciascun veicolo è di 1.

16. 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.

Lo zaino va portato sul davanti.

17. Trasporti 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 deve rimanere all'interno della sagoma della seggiola ed essere sprovvista di sporgenze in cui è possibile l'impigliamento, la merce non deve avere peso eccedente il peso massimo trasportabile e deve essere disposta in maniera omogenea sulla seggiola evitando che la stessa stia in posizione inclinata trasversalmente e/o longitudinalmente. La merce deve essere opportunamente imballata in maniera che non sia possibile si sganci o sfilì parte di essa.

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

In casi eccezionali (trasporto toboga soccorso) è consentito che sbordi lievemente dalla sagoma della seggiola.

In ogni caso le operazioni di carico e scarico devono avvenire con l'impianto fermo.

18. Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento o simili

Non è consentito il trasporto di biciclette di alcun tipo.

I mezzi di scivolamento agganciati in maniera stabile all'utente con agganci simili/uguali agli snowboard e/o agli sci possono venire trasportati sempre che non siano di ingombro eccessivo e impediscano il trasporto degli altri utenti.

19. Specifiche trasporto animali

Di norma durante la stagione invernali non vi sono sciatori con animali domestici al seguito tuttavia il trasporto di animali è permesso secondo le seguenti modalità.

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.

20. Immagazzinamento dei veicoli

I veicoli dovranno venire immagazzinati al termine di ogni giornata di servizio.

21. Altre prescrizioni particolari di esercizio

- Al termine dell'esercizio giornaliero il personale operante dovrà avere particolare cura nel sistemare le pedane di imbarco e sbarco, presso la stazione di valle dovrà essere controllato il livello di neve presente ed evitare di creare un gradino troppo ripido di discesa dal cancello all'imbarco.
- Alla stazione di monte dovrà essere realizzata una discenderia tale da garantire un rapido allontanamento dalla seggiola.
- In caso di poca neve, al termine del servizio, il macchinista dovrà premunirsi di farsi portare della neve in maniera da realizzare la pedana di sbarco/imbarco prima dell'inizio del nuovo esercizio.
- Per quanto riguarda il terrapieno dovrà rimanere sgombro da ostacoli di ogni tipo e, se possibile, ricoperto di neve in maniera da attutire una caduta e/o agevolare lo svio.
- Il personale addetto alla manutenzione dell'impianto dovrà salire sui sostegni in condizioni di sicurezza, munito di imbracature per il corpo, cordini, connettori e tutto quanto previsto dalle norme vigenti sulla tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- Durante l'esercizio dovranno essere seguite le norme per la manutenzione indicata dai costruttori delle parti elettriche e di quelle meccaniche;
- L'impianto dovrà essere dotato di materiale di ricambio sia per le parti meccaniche che per quelle elettriche,
- Durante l'esercizio dovranno essere osservate le norme antinfortunistiche di cui al D.M. 4 gennaio 1973, n. 94/72.11, nonché quelle successivamente emanate;
- Durante l'esercizio dovrà essere assicurato il rispetto dei franchi minimi regolamentari dei veicoli dal suolo innevato (m.2.00 e m.3.00 in corrispondenza delle piste di discesa);

- In relazione alla dichiarazione della Ditta costruttrice delle parti elettriche, durante l'esercizio la temperatura della sala macchine dovrà essere tenuta costantemente ad un valore superiore a zero gradi centigradi;
- Il funzionamento del riduttore principale dovrà essere tenuto sotto costante controllo;
- I nodi dell'impalmatura dovranno essere tenuti sotto sorveglianza;
- Tenere controllata la fune portante traente ai fini della riduzione del diametro, prestando particolare attenzione alla zona di impalmatura;
- L'impianto dovrà essere dotato di almeno due idonei ricetrasmittenti, uno per ogni stazione;
- Al fine di eliminare un eventuale pericolo alle persone in caso di situazioni nivologiche e meteorologiche eccezionali dovranno essere effettuati giornalmente a cura del C.S., controlli delle condizioni del manto nevoso a diverse quote ed esposizioni solari di vento.
- Presso la stazione di valle deve essere esposto un cartello, perfettamente leggibile e chiaramente visibile, indicante: "Vietata la risalita ai bambini NON ACCOMPAGNATI DA ADULTI di età inferiore ad anni 8 (otto)"; accanto agli accessi alla seggiovia deve essere posizionato un riscontro fisso di 1,25 m. Per l'accertamento dell'altezza dei bambini.
- Il serraggio dei morsetti ad ammortamento automatico dovrà essere eseguito secondo le modalità di cui al prototipo approvato;
- Prima dell'inizio del servizio giornaliero dovranno essere eliminate eventuali formazioni di ghiaccio presenti nelle rotaie di scorrimento dei veicoli nel giro stazione;
- Controllare periodicamente, almeno due volte l'anno l'inflessione laterale delle molle dei morsetti;
- I veicoli ricoverati nell'apposita rotaia nella stazione a monte potranno essere restituiti a valle soltanto alla fine del servizio;
- Il C.S. dovrà disporre la chiusura temporanea dell'impianto ogni qualvolta vengano a modificarsi od alterarsi le condizioni normali di innevamento, a seguito di eccezionali eventi meteorologici o nivometrici, od in ogni caso, allorquando le condizioni atmosferiche siano tali da comportare pericolo per i viaggiatori, il personale o l'impianto stesso;
- Durante l'esercizio dovranno essere rispettate le norme per la manutenzione indicate dai costruttori delle parti elettriche e meccaniche.

22. Modalità di impedimento accesso e termine del servizio

In caso di effettuazione delle operazioni di magazzino non vi è il rischio di presenza viaggiatori in linea, in caso di veicoli in linea al termine del servizio è necessario che venga data l'ultima seggiola carica dalla stazione di rinvio a quella motrice e che l'operatore chiuda i cancelli di imbarco e impedisca l'accesso agli utenti prestando molta attenzione. Una volta arrestato l'impianto il macchinista potrà chiudere la garitta e la botola di accesso alla sala macchine e abbandonare l'impianto avendo cura di controllare le seggiole in linea sulla pista di rientro.

Il medesimo controllo verrà effettuato dalle pattuglie di soccorso che provvedono a chiudere le piste a fine giornata.

Alla stazione di rinvio verrà chiuso il portellone del magazzino veicoli, la garitta dell'agente e la botola di accesso alla stazione.

Allegato B: piano di evacuazione (vedasi fascicolo dedicato)

Per accettazione e Presa visione

DATA	COGNOME	NOME	MANSIONE	FIRMA

SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO

LC 01

“LAMACCIONE - PIANCAVALLARO”

PIANO DI SOCCORSO

ALLEGATO AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

Il Direttore di Esercizio

L'esercente

0	25/06/2026	Prima Emissione	Ing. Murro	Ing. Murro
Rev.	Data	Oggetto della revisione	Eseguito	Verif./Approv.

INDICE

TITOLO I – GENERALITÀ.....	7
1. Premessa e caratteristiche morfologiche del terreno.....	7
2. Tipo di servizio	7
3. Caratteristiche della linea ed accessibilità.....	7
4. L’esercente.....	8
5. I soccorritori	8
6. Caratteristiche tecniche della linea concernenti l’evacuazione	8
TITOLO II - CONCETTI GENERALI DELLA MANOVRA DI SOCCORSO.....	10
1. Sicurezza degli operatori.....	10
1.1. Piano di soccorso.....	10
1.2. Esercitazioni	10
1.3. Decalogo del soccorritore	11
TITOLO III – NOZIONI GENERALI DI TECNICHE DI SOCCORSO	12
1. Raggiungimento dei veicoli in linea	12
2. Norme di legge in materia di soccorso	12
TITOLO IV – NUMERO DI SQUADRE E TEMPI DEL SOCCORSO	14
PORTATA “1” (MASSIMA) – EQUIDISTANZA 27 METRI	14
1. Numero di squadre di soccorritori necessarie.....	14
2. Veicoli in linea	14
3. Tempo di salvataggio	14
4. DESCRIZIONE DELLE SQUADRE	16
4.1. SQUADRA 1.....	16
4.2. SQUADRA 2.....	16
4.3. SQUADRA 3.....	16
4.4. SQUADRA 4.....	17
4.5. SQUADRA 5.....	17
4.6. SQUADRA 6.....	18
4.7. SQUADRA 7.....	18
PORTATA “2” (MEDIA) – EQUIDISTANZA 35 METRI	19
PORTATA “3” (RIDOTTA) – EQUIDISTANZA 54 METRI.....	19

1.	Numero di squadre di soccorritori necessarie.....	19
2.	Veicoli in linea	19
3.	Servizio pedoni.....	19
4.	Tempo di salvataggio	19
5.	Servizio invernale	20
6.	Servizio estivo	21
7.	DESCRIZIONE DELLE SQUADRE	21
7.1.	SQUADRA 1.....	21
7.2.	SQUADRA 2.....	22
7.3.	SQUADRA 3.....	22
7.4.	SQUADRA 4.....	22
TITOLO V - OPERAZIONI DI EVACUAZIONE.....		24
1.	La squadra di soccorso	24
2.	Progressione in quota	24
3.	Salita sui sostegni.....	24
4.	Svolgimento delle operazioni di soccorso	25
5.	Mezzi a disposizione per il soccorso	27
6.	Personale addetto al soccorso	27
7.	Funzioni assegnate.....	28
8.	Evacuazione notturna	28
9.	Trasporto delle persone disabili	28
TITOLO VI – TECNICHE PER CASI PARTICOLARI		29
1.	Seggiole a distanza superiore al normale	29
2.	Bambino a bordo seggiola	29
3.	Trasporto disabili	29
4.	Neve ghiacciata	29
5.	Seggiola sulla rulliera	29
6.	Morsetto di dubbia tenuta.....	30
7.	Scarrucolamento della fune.....	31
TITOLO VII – ISTRUZIONI PARTICOLARI		32
1.	Procedura d’allerta in caso di guasto alla seggiovia	32
2.	Istruzioni per il Capo Servizio.....	32
3.	Istruzioni per il macchinista	33

4.	Istruzioni per i conducenti dei mezzi di trasporto meccanizzati	34
5.	Istruzioni per la segreteria	34
6.	Istruzioni comuni a tutte le squadre di soccorso.....	34
TITOLO VII – AGGIORNAMENTI E REVISIONI DEL PIANO DI EVACUAZIONE.		36
1.	Valutazione piano di evacuazione e sua realizzazione	36
2.	Aggiornamento documenti.....	36

CARATTERISTICHE TECNICHE IMPIANTO

stazione motrice a monte	m s.l.m.	1860,00
stazione di rinvio - tensione a valle	m s.l.m.	1501,20
lunghezza inclinata tra le avanzstazioni	m	1391,04
dislivello	m	358,80
pendenza media	%	27,1
numero sostegni totale	n°	17
numero sostegni appoggio	n°	13
numero sostegni ritenuta	n°	4
senso di marcia		antiorario
diametro fune	mm	40
capacità di ciascun veicolo invernale	n°	4
portata effettiva invernale	p/h	2400
velocità massima invernale	m/s	4,5
capacità di ciascun veicolo estivo	n°	2
portata effettiva estiva	p/h	150
velocità massima estiva	m/s	3,0
equidistanza dei veicoli in portata 1 e velocità invernale	m - s	27 – 6
equidistanza dei veicoli in portata 2 e velocità invernale	m - s	35 – 8
equidistanza dei veicoli in portata 3 e velocità invernale	m - s	54 – 12
tempo di viaggio velocità invernale	min	5' 12''
numero di veicoli in linea portata 1	n°	104
numero totale dei veicoli	n°	112
numero di veicoli in linea portata 2	n°	78
numero totale dei veicoli	n°	84
numero di veicoli in linea portata 3	n°	50
numero totale dei veicoli	n°	56
peso del veicolo vuoto	kg	235
peso del veicolo carico	kg	555
velocità di esercizio con due motori principali	m/s	4,5
velocità di esercizio con un solo motore	m/s	2,25

velocità con motore di recupero	m/s	0,5
velocità con gruppo elettrog. e due motori	m/s	2,25
velocità con gruppo elettrog. ed un motore	m/s	1,15
diametro puleggia motrice	m	4,20
diametro puleggia rinvio	m	5,30
intervallo in linea	m	5,30
Tipo esercizio	Invernale sciatori e estivo pedoni	
Trasporti speciali autorizzati	Nessuno	

TITOLO I – GENERALITÀ

1. Premessa e caratteristiche morfologiche del terreno

Il presente piano di soccorso della seggiovia 4 posti ad ammortamento automatico LC 01 “Lamaccione – Pian Cavallaro” descrive tutte le operazioni che si devono eseguire per evacuare i viaggiatori delle cabine in caso di arresto forzato dell’impianto a fune.

Esso costituisce un aggiornamento dovuto dall’entrata in vigore del cosiddetto “Decreto Esercizio” e recepisce le modifiche migliorative messa a punto nel corso di numerose esercitazioni svolte sulla intera linea dell’impianto in collaborazione con il Soccorso Alpino Emilia Romagna.

Sono in ogni caso state rispettate le disposizioni delle Prescrizioni tecniche speciali per le funivie monofuni con movimento unidirezionale continuo e collegamento temporaneo dei veicoli, e le disposizioni antinfortunistiche.

Questo piano di soccorso contiene le procedure di evacuazione per le seggiole distanziate secondo le 3 possibili ed uniche portate orarie, che possono essere impostate a discrezione dall’esercente secondo entità del traffico di viaggiatori previsto.

Tali portate sono:

- Portata 1: equidistanza 27 metri;
- Portata 2: equidistanza 35 metri;
- Portata 3: equidistanza 54 metri.

2. Tipo di servizio

Durante la stagione sciistica invernale la seggiovia può essere fatta funzionare con una qualunque delle 3 portate disponibili, il trasporto è esclusivamente per il trasporto di sciatori in salita.

Durante il trasporto pedoni estiva la seggiovia può essere messa in funzione in portata 3, il trasporto è esclusivamente per i pedoni e possono essere caricate solamente due persone a seggiola su entrambi i rami e ciò caratterizza il servizio pedoni.

Non è previsto il servizio notturno o nelle ore serali.

Durante il servizio invernale non è consentito il trasporto promiscuo.

3. Caratteristiche della linea ed accessibilità

La stazione di valle è ubicata a circa 300 metri dal parcheggio presso Passo del Lupo e partendo dalla stazione di valle:

1. Un primo tratto dalla stazione di valle fino al sostegno n.5 attraversa una pista e poi corre in una zona boschiva, altezza massima da terra raggiunta sull’attraversamento della pista (ca. 15 metri), il terreno sotto l’impianto si presenta abbastanza regolare e può essere percorso da motoslitte o con gli sci o con un mezzo battipista di dimensioni contenute;

2. Un secondo tratto molto impervio tra il sostegno n.5 ed il sostegno n.9 che può essere percorso solamente a piedi o con gli sci, l'accesso avviene dalla pista a fianco al sostegno n.9, altezza massima da terra 10 metri ca.;
3. Un tratto di linea che si sviluppa su prati privi quasi di vegetazioni ed accessibili quasi totalmente da mezzi battipista dal sostegno n.9 alla stazione a monte, in più tratti si attraversano le piste da sci, altezza massima da terra 15/16 metri ca.;

A pochi metri dalla stazione di monte arriva la funivia a va e vieni "Passo del Lupo – Pian Cavallaro" con la quale è possibile portare i soccorritori a monte e gli utenti a valle oltre ad esserci l'adiacente rifugio in grado di ospitare tutti i viaggiatori e considerato uno dei luoghi sicuri.

4. L' esercente

L' esercente Zerolupi gestisce l' impianto da svariati anni, ha ultimato i lavori di revisione generale dal 2010 e di revisione generale del 2020 e gestisce altri impianti della medesima categoria.

5. I soccorritori

Attualmente la Zerolupi è consorziata all'interno del Consorzio del Cimone (14 impianti a fune), come Consorzio vi sono in organico diversi dipendenti addestrati alle tecniche di evacuazione in numero sufficiente per fornire almeno 7 squadre in grado di calare a terra i viaggiatori ed almeno 5 squadre di appoggio a terra.

Da numerosi anni è attiva una stretta collaborazione con il Soccorso Alpino Emiliano oltre che con i VV.FF. e le principali forze dell'ordine con cui il Consorzio ha stipulato diversi accordi di mutuo soccorso per le operazioni di messa in sicurezza delle piste dal pericolo delle valanghe, sul soccorso in pista e sul soccorso ed evacuazione degli impianti a fune, sulla base di tali accordi è possibile avere a disposizione almeno 3 squadre in stazione.

Tutti corpi menzionati organizzano costantemente esercitazioni di salvataggio e dimostrano alto livello di professionalità e preparazione, in supporto vi sono numerosi operatori funiviari e maestri di sci che possono affiancare nelle operazioni soprattutto per quel che riguarda il raggiungimento dei luoghi sicuri.

I soccorritori di cui è previsto l'intervento sono senz'altro in numero sufficiente a formare le squadre di soccorso e di appoggio necessarie per l'evacuazione dell'impianto secondo le istruzioni per presente piano di soccorso.

L'impianto presenta le seguenti caratteristiche:

- | | |
|--|---------------|
| • Lunghezza inclinata tra le stazioni: | L = 1391,82 m |
| • Numero di sostegni: | n = 17 |
| • Numero di seggiole quadriposto in linea: | N = 104 |
| • Numero di seggiole su ogni ramo: | N = 51 |

6. Caratteristiche tecniche della linea concernenti l'evacuazione

- a. CONDIZIONI CLIMATICHE: esercizio solo invernale, condizione di illuminamento buona fino al tramonto nella parte alta, buia lungo la prima metà della linea, zona alta condizionata da esposizione ai venti prevalentemente trasversali, tutta la linea è situata in una zona fredda, parte di linea tra i sostegni n.5 e n.9 non prossima alle piste da sci;
- b. MODALITÀ DI SERVIZIO: servizio invernale, solo ramo salita carico salvo trasporti eccezionali in discesa, utenti tutti sciatori. Servizio pedoni durante la stagione estiva con entrambi i rami carichi con 2 persone a seggiola;
- c. NUMERO E TIPOLOGIA DI PASSEGGERI IN LINEA: considerando la massima portata è possibile trovare al massimo n.51 seggiole cariche ovverosia 204 persone, tutti sciatori. Durante il servizio pedoni sarà possibile avere 50 persone per ramo al massimo per un totale di 100 persone da evacuare;
- d. CARATTERISTICHE DEI VEICOLI: totale in linea 112 veicoli di cui 101 in linea ovverosia 51 carichi, seggiole quadriposto aperte con poggiasci, distanza minima tra i veicoli di 27 metri, punto di ancoraggio sulla seggiola per il soccorritore e collegamento unicamente via radio portatile. Durante il servizio pedoni sarà possibile avere 50 veicoli carichi con 2 persone (portata 3 con tutte le seggiole occupate con 2 persone);
- 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 magazzino in grado di ospitare gli utenti in attesa del trasporto verso Passo del Lupo (5 minuti di battipista, 300 metri di pista), in caso di emergenza c'è la vicina seggiovia LM 41 "Lamaccione – Belladonna" (stazione limitrofa) che può essere utilizzata come trasferimento verso Passo del Lupo dove vi sono i rifugi dedicati al ricovero utenti. Tutti gli utenti soccorso sulla pista da sci possono allontanarsi sci ai piedi sino alla stazione di valle dove verranno ricoverati presso il magazzino veicoli in attesa del trasferimento, lungo la parte alta di linea è invece possibile raccordarsi direttamente con le piste verso i parcheggi. Tutti gli utenti che non vogliono procedere sci ai piedi verranno trasportati al rifugio presso la stazione di monte.
- f. LUOGO DI COORDINAMENTO DELL'EVECUAZIONE: il luogo di coordinamento delle squadre del soccorso esterno è presso Passo del Lupo (locale dedicato alla conservazione sacche e base dei Carabinieri e Soccorso Alpino), luoghi di coordinamento distaccati presso le stazioni dell'impianto

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. 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.

1.2. Esercitazioni

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

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

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

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

1.3. Decalogo del soccorritore

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

TITOLO III – NOZIONI GENERALI DI TECNICHE DI SOCCORSO

1. Raggiungimento dei veicoli in linea

Sono possibili tre sistemi;

- 1) **Salita da terra con scala per altezza fino a 6 metri.** Sarebbe teoricamente possibile per pochi veicoli, le scale possono venire utilizzate nei tratti in cui l'altezza da terra si ritrova essere inferiore a 6 metri. Vengono posizionate diverse scale lungo la linea.
- 2) **Trasferimento lungo la fune portante-traente.** Il sistema è ammesso su tutti i veicoli dell'impianto, il soccorritore, partendo dal sostegno, si sposta lungo la fune sospeso ad un carrellino, con poca fatica e senza produrre oscillazioni. Esistono carrellini autofrenanti sui quali il soccorritore deve esercitare la propria azione per sfrenare, ma tali apparecchi sono risultati di impiego non facile per l'impossibilità di regolare in modo graduale la velocità.

La frenatura da terra con una sola corda rinviata ad un punto fisso e controllata attraverso un freno ad azione negativa, è totalmente sicura e ammessa dalle norme.

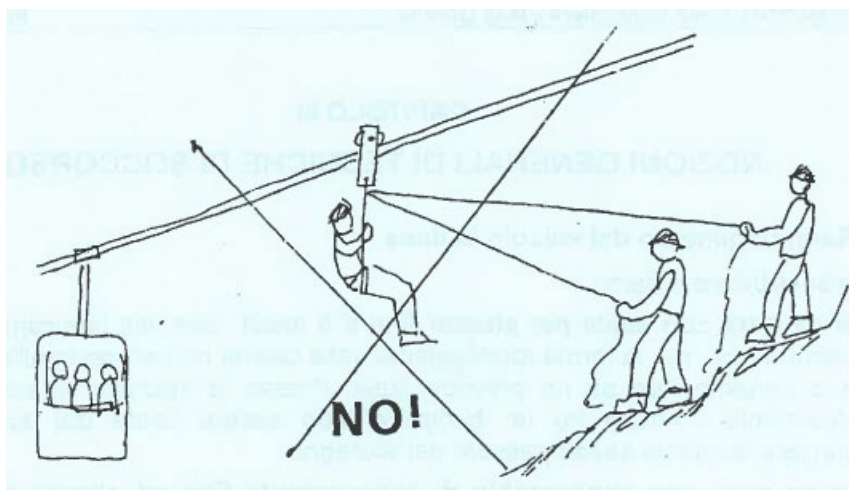
2. Norme di legge in materia di soccorso

(D.M. 8/3/1999, DD 337/2012 e DM 11 maggio 2017)

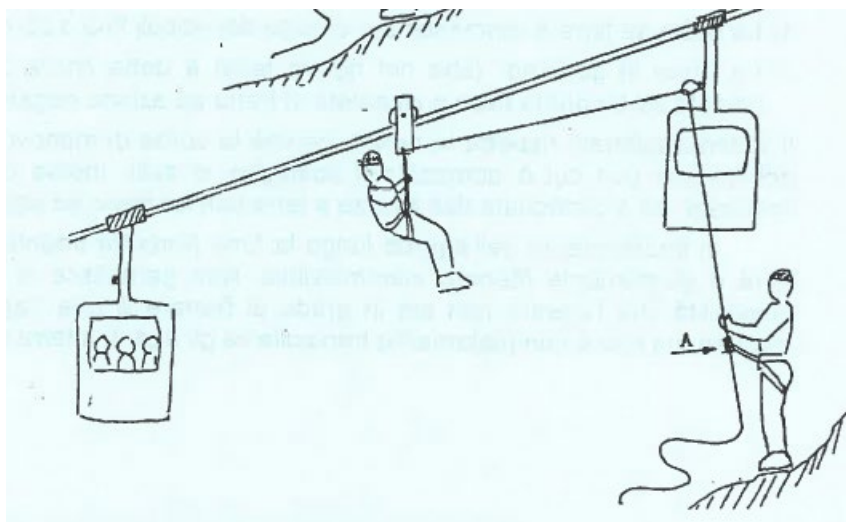
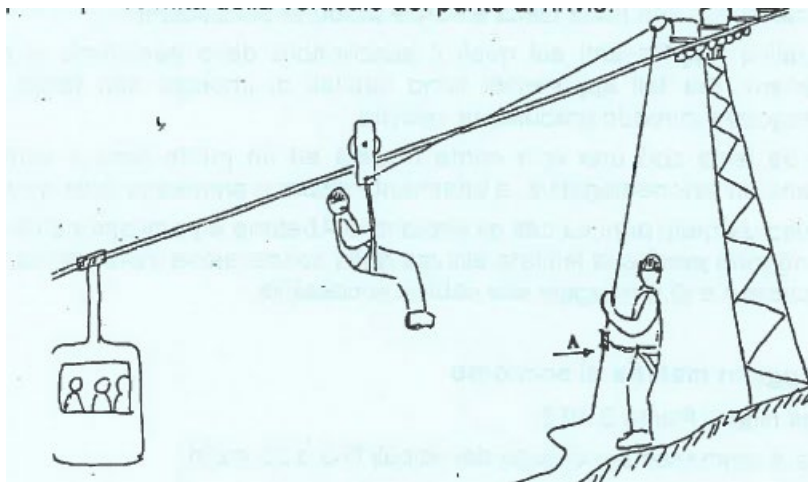
- 1) La salita da terra è ammessa per altezze dei veicoli < 20 metri;
- 2) La "fune di governo" deve essere rinviata ad un punto fisso e ivi dotata di freno ad azione negativa.

Il sistema adottato rispetta la norma perché la corda di manovra è rinviata sulla traversa del falcone con cui è attrezzato il sostegno, o sulla morsa del veicolo a monte già scaricato, ed è controllata dall'agente a terra con un freno ad azione negativa.

Il trasferimento dell'agente lungo la fune portante – traente, frenato direttamente da terra è giustamente ritenuto inammissibile. Non garantisce la sicurezza intrinseca e la possibilità che l'agente non sia in grado di frenare è una tragica realtà. La situazione migliora ma non è completamente tranquilla se gli agenti a terra sono due.



Recentemente le norme hanno ammesso l'impiego di una sola "funne di governo" rinviata ad un punto fisso che può essere il sostegno o il veicolo a monte precedentemente scaricato.



TITOLO IV – NUMERO DI SQUADRE E TEMPI DEL SOCCORSO

PORTATA “1” (massima) – equidistanza 27 metri

1. Numero di squadre di soccorritori necessarie

Sono necessarie 7 squadre addestrate a calare a terra i viaggiatori presenti sui veicoli oltre una squadra a terra per accompagnare gli utenti delle seggiole interessate dalla squadra 3.

2. Veicoli in linea

I veicoli in linea sono 112, considerando 104 veicoli in linea si considerano 51 veicoli sul ramo salita, 4 persone per veicolo e 204 persone da evacuare.

3. Tempo di salvataggio

Il tempo totale necessario per il salvataggio è influenzato da vari fattori in gran parte non controllabili: le condizioni atmosferiche, il grado di allenamento delle squadre, 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.

Tale valutazione è stata fatta sulla base dei tempi rilevati nel corso di numerose prove effettuate nei primi anni di esercizio sulla medesima seggiovia e sulle seggiovie limitrofe, usando l'attrezzatura in dotazione, oltreché dalla considerazione dei dati forniti dalla ditta Leitner e delle esperienze fatte sugli altri impianti.

Si considera il tempo di spostamento il tempo impiegato da ogni squadra a raggiungere la zona di intervento partendo dal centro servizi di Passo del Lupo; il tempo di raduno è il tempo necessario per radunare ogni squadra al centro servizi, vestirsi e partire alla volta della zona di intervento.

Si è assunto che una squadra impiega in media 12 minuti per scaricare una seggiola carica con passeggeri, e che sono necessari mediamente 3 minuti per scavalcare un veicolo vuoto, (sempre tenendo conto del passaggio dai sostegni alla fune e dei trasferimenti tra due veicoli successivi).

Ad ogni squadra è stata data una priorità in base alle condizioni di intervento, nella fattispecie la prima squadra ad intervenire sarà inviata a monte in quanto è la zona più colpita dal vento quindi la squadra n.7 si occuperà della zona dal sostegno n. 15 fino alla stazione di monte, si considera un tempo di raduno pari a 5 minuti in quanto il soccorso alpino ha la propria sede presso il centro servizi ed idem dicasi per i gattisti del Consorzio; il tempo di spostamento dal centro servizi alla stazione a monte con la motoslitte è di circa 10 minuti.

Campata	Dislivello	Lunghezza sviluppata	Numero seggiole	Numero persone	Tempo di calata	Intertempo spostamento	Tempo raduno	Tempo spostamento	TOTALE
R1-C2	9,69	51,91							
C2-C3	21,29	131,74	6	24	72	18	30	5	125
C3-R4	7,37	49,11							
R4-C5	29,70	61,72							
C5-R6	25,22	89,23	7	28	84	21	25	5	135
R6-C7	50,80	98,65							
C7-C8	47,44	78,48	7	28	84	21	20	5	130
C8-C9	4,16	19,35							
C9-C10	7,67	72,01							
C10-R11	6,52	102,09	8	32	96	24	20	5	145
R11-C12	21,06	62,65							
C12-C13	36,51	117,95	7	28	84	21	15	10	130
C13-C14	28,27	98,60							
C14-C15	26,92	118,68	8	32	96	24	5	10	135
C15-C16	19,24	100,08							
C16-C17	11,15	96,04							
C17-SM	0,02	20,00	8	32	96	24	5	10	135

4. DESCRIZIONE DELLE SQUADRE

4.1. SQUADRA 1

- Priorità: **7**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.1 al n.3;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **14 m**
- Tempo calata: **72 minuti**
- Tempo trasferimento: **18 minuti**
- Tempo raduno: **30 minuti**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 05 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovvero al sostegno n.3**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato magazzino presso stazione valle seggiovia, tempo di raggiungimento immediato**
- Varie:

4.2. SQUADRA 2

- Priorità: **6**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.3 al n.6;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **10 m**
- Tempo calata: **84 minuti**
- Tempo trasferimento: **21 minuti**
- Tempo raduno: **25 minuti**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 15 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino alla strada vicino al sostegno n.5, il punto di inizio delle operazioni sarà al sostegno n.6**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato magazzino presso stazione valle seggiovia, tempo di raggiungimento immediato**
- Varie: **mantenere pulito un sentiero di avvicinamento dalla strada presso il sostegno n.5 al sostegno n.6**

4.3. SQUADRA 3

- Priorità: **4**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.6 al n.8;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **10 m**
- Tempo calata: **84 minuti**
- Tempo trasferimento: **21 minuti**
- Tempo raduno: **20 minuti**
- Tempo arrivo: **5 minuti**

- Tempo totale evacuazione: **2h 10 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovverosia il sostegno n.8 nei pressi del sostegno n.9 (sostegni vicini)**
- Trasporto luogo sicuro: **dal sostegno n.7 al sostegno n.6 i passeggeri vanno accompagnati fino alla strada di accesso dal sostegno n.5 e poi fino al magazzino a valle tramite sci o mezzi battipista; dal sostegno n.8 al sostegno n.7 gli utenti vanno accompagnati al sostegno n.8 e da lì con gli sci a valle oppure con i mezzi meccanici al rifugio a monte.**
- Varie: **mantenere pulito un sentiero dal sostegno n.9 al sostegno n.6**

4.4. SQUADRA 4

- Priorità: **5**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.8 al n.11;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **18 m**
- Tempo calata: **96 minuti**
- Tempo trasferimento: **24 minuti**
- Tempo raduno: **20 minuti**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 25 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovverosia il sostegno n.11 situato presso la pista da sci**
- Trasporto luogo sicuro: **tutti coloro volessero proseguire sci ai piedi raggiungono il luogo sicuro presso la stazione di valle, coloro i quali avessero necessità di ricovero e/o non volessero proseguire con gli sci verranno trasportati presso il rifugio a monte**
- Varie: **tra il sostegno n.10 e n.11 vi è un piccolo fossato e l'altezza in tale punto raggiunge i 18 metri, prestare particolare attenzione nelle operazioni.**

4.5. SQUADRA 5

- Priorità: **3**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.11 al n.13;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **14 m**
- Tempo calata: **84 minuti**
- Tempo trasferimento: **21 minuti**
- Tempo raduno: **15 minuti**
- Tempo arrivo: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 10 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovverosia il sostegno n.13 in mezzo alla pista.**

- Trasporto luogo sicuro: **tutti coloro volessero proseguire sci ai piedi raggiungono il luogo sicuro presso la stazione di valle, coloro i quali avessero necessità di ricovero e/o non volessero proseguire con gli sci verranno trasportati presso il rifugio a monte**
- Varie:

4.6. SQUADRA 6

- Priorità: **2**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.13 al n.15;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **14 m**
- Tempo calata: **96 minuti**
- Tempo trasferimento: **24 minuti**
- Tempo raduno: **5 minuti**
- Tempo arrivo: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 15 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovvero al sostegno n.15**
- Trasporto luogo sicuro: **tutti coloro volessero proseguire sci ai piedi raggiungono il luogo sicuro presso la stazione di valle, coloro i quali avessero necessità di ricovero e/o non volessero proseguire con gli sci verranno trasportati presso il rifugio a monte**
- Varie: **zona particolarmente ventosa**

4.7. SQUADRA 7

- Priorità: **1**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.15 alla stazione di monte;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **14 m**
- Tempo calata: **94 minuti**
- Tempo trasferimento: **24 minuti**
- Tempo raduno: **5 minuti**
- Tempo arrivo: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 15 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovvero presso la stazione di monte**
- Trasporto luogo sicuro: **tutti coloro volessero proseguire sci ai piedi raggiungono il luogo sicuro presso la stazione di valle, coloro i quali avessero necessità di ricovero e/o non volessero proseguire con gli sci verranno trasportati presso il rifugio a monte**
- Varie: **zona particolarmente ventosa, prestare attenzione agli spostamenti tra il sostegno 17 e 15 perché potrebbe esserci del ghiaccio.**

PORTATA “2” (media) – equidistanza 35 metri

Si mantiene il medesimo numero di squadre e la stessa suddivisione delle zone operative già assunti per la portata massima, che è una configurazione ben più sfavorevole. Pertanto, nel caso della portata media si ottiene una sensibile riduzione dei tempi necessari per l'evacuazione.

PORTATA “3” (ridotta) – equidistanza 54 metri

1. Numero di squadre di soccorritori necessarie

Sono necessarie 4 squadre addestrate a calare a terra i viaggiatori presenti sui veicoli.

2. Veicoli in linea

I veicoli in linea sono 57, considerando 52 veicoli in linea si considerano 26 veicoli sul ramo salita, 4 persone per veicolo e 104 persone da evacuare.

3. Servizio pedoni

Durante il servizio pedoni (indicativamente dal 1/6 fino al 30/9) ogni squadra si occuperà delle medesime zone ma dovrà lavorare su ambo i rami dell'impianto, sarà possibile avere il doppio delle seggiole da evacuare con lo stesso numero di persone totali da evacuare per ogni zona, il tempo risparmiato per l'evacuazione viene compensato da un maggior tempo di intertempo e questi si pareggiano; pertanto è possibile confermare il numero di squadre e la loro suddivisione in quanto la situazione è analoga o comunque migliorativa rispetto il servizio sciatori.

4. Tempo di salvataggio

Il tempo totale necessario per il salvataggio è influenzato da vari fattori in gran parte non controllabili: le condizioni atmosferiche, il grado di allenamento delle squadre, 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.

Tale valutazione è stata fatta sulla base dei tempi rilevati nel corso di numerose prove effettuate nei primi anni di esercizio sulla medesima seggiovia e sulle seggiovie limitrofe, usando l'attrezzatura in dotazione, oltreché dalla considerazione dei dati forniti dalla ditta Leitner e delle esperienze fatte sugli altri impianti.

Si considera il tempo di spostamento il tempo impiegato da ogni squadra a raggiungere la zona di intervento partendo dal centro servizi di Passo del Lupo; il tempo di raduno è il tempo

necessario per radunare ogni squadra al centro servizi, vestirsi e partire alla volta della zona di intervento.

Si è assunto che una squadra impiega in media 12 minuti per scaricare una seggiola carica con passeggeri, e che sono necessari mediamente 3 minuti per scavalcare un veicolo vuoto, (sempre tenendo conto del passaggio dai sostegni alla fune e dei trasferimenti tra due veicoli successivi).

Ad ogni squadra è stata data una priorità in base alle condizioni di intervento, nella fattispecie la prima squadra ad intervenire sarà inviata a monte in quanto è la zona più colpita dal vento quindi la squadra n.4 si occuperà della zona dal sostegno n. 13 fino alla stazione di monte, si considera un tempo di raduno pari a 5 minuti in quanto il soccorso alpino ha la propria sede presso il centro servizi ed idem dicasi per i gattisti del Consorzio; il tempo di spostamento dal centro servizi alla stazione a monte con la motoslitte è di circa 10 minuti.

5. Servizio invernale

Campata	Dislivello	Lunghezza sviluppata	Numero seggiole	Numero persone	Tempo di calata	Intertempo spostamento	Tempo raduno	Tempo spostamento	TOTALE
R1-C2	9,69	51,91			72 18 20 5 115				
C2-C3	21,29	131,74							
C3-R4	7,37	49,11							
R4-C5	29,70	61,72	6	24					
C5-R6	25,22	89,23			72 18 10 5 105				
R6-C7	50,80	98,65							
C7-C8	47,44	78,48							
C8-C9	4,16	19,35	6	24					
C9-C10	7,67	72,01			84 21 15 10 130				
C10-R11	6,52	102,09							
R11-C12	21,06	62,65							
C12-C13	36,51	117,95	7	28					
C13-C14	28,27	98,60			96 24 5 10 135				
C14-C15	26,92	118,68							
C15-C16	19,24	100,08							
C16-C17	11,15	96,04							
C17-SM	0,02	20,00	8	32					

6. Servizio estivo

Campata	Dislivello	Lunghezza sviluppata	Numero seggiole	Numero persone	Tempo di calata ramo salita	Intertempo spostamento ramo salita	Tempo di calata ramo discesa	Intertempo spostamento ramo discesa	Tempo raduno	Tempo spostamento	TOTALE
R1-C2	9,69	51,91	6	12	36	18	36	18	20	5	133
C2-C3	21,29	131,74									
C3-R4	7,37	49,11									
R4-C5	29,70	61,72									
C5-R6	25,22	89,23	6	12	36	18	36	18	10	5	123
R6-C7	50,80	98,65									
C7-C8	47,44	78,48									
C8-C9	4,16	19,35									
C9-C10	7,67	72,01	7	14	42	21	42	21	10	10	146
C10-R11	6,52	102,09									
R11-C12	21,06	62,65									
C12-C13	36,51	117,95									
C13-C14	28,27	98,60	7	14	42	21	42	21	5	10	141
C14-C15	26,92	118,68									
C15-C16	19,24	100,08									
C16-C17	11,15	96,04									
C17-SM	0,02	20,00									

Nel calcolo delle squadre è stata penalizzato l'intertempo dello spostamento a 6 minuti a seggiola per compensare il fatto che la squadra agisce su entrambi i rami; inoltre è stato modificato il tempo di raduno della squadra dedicata alla zona C9-C13 a cui viene data massima priorità e quindi abbassato a 10 minuti invece che i 15 previsti dal servizio invernale.

7. DESCRIZIONE DELLE SQUADRE

7.1. SQUADRA 1

- Priorità: **4**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.1 al n.5;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **14 m**
- Tempo calata: **72 minuti**
- Tempo trasferimento: **18 minuti**
- Tempo raduno: **20 minuti**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **1h 55 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitte la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovvero al sostegno n.5**

- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato magazzino presso stazione valle seggiovia, tempo di raggiungimento immediato**
- Varie:

7.2. SQUADRA 2

- Priorità: **2**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.5 al n.9;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **10 m**
- Tempo calata: **72 minuti**
- Tempo trasferimento: **18 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **1h 45 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino alla strada vicino al sostegno n.9**
- Trasporto luogo sicuro: **dal sostegno n.7 al sostegno n.6 i passeggeri vanno accompagnati fino alla strada di accesso dal sostegno n.5 e poi fino al magazzino a valle tramite sci o mezzi battipista; dal sostegnon.8 al sostegno n.7 gli utenti vanno accompagnati al sostegno n.8 e da lì con gli sci a valle oppure con i mezzi meccanici al rifugio a monte.**
- Varie: **mantenere pulito un sentiero dal sostegno n.9 al sostegno n.6**

7.3. SQUADRA 3

- Priorità: **3**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.9 al n.13;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**
- Altezza max fune: **18 m**
- Tempo calata: **84 minuti**
- Tempo trasferimento: **21 minuti**
- Tempo raduno: **15 minuti**
- Tempo arrivo: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 10 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovvero sia il sostegno n.13 situato presso la pista da sci**
- Trasporto luogo sicuro: **tutti coloro volessero proseguire sci ai piedi raggiungono il luogo sicuro presso la stazione di valle, coloro i quali avessero necessità di ricovero e/o non volessero proseguire con gli sci verranno trasportati presso il rifugio a monte**
- Varie: **tra il sostegno n.10 e n.11 vi è un piccolo fossato e l'altezza in tale punto raggiunge i 18 metri, prestare particolare attenzione nelle operazioni.**

7.4. SQUADRA 4

- Priorità: **1**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.13 alla stazione di monte;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso a Passo del Lupo nell'apposito magazzino;**

- Altezza max fune: **14 m**
- Tempo calata: **108 minuti**
- Tempo trasferimento: **27 minuti**
- Tempo raduno: **5 minuti**
- Tempo arrivo: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 30 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata al punto di inizio delle operazioni ovvero presso la stazione di monte**
- Trasporto luogo sicuro: **tutti coloro volessero proseguire sci ai piedi raggiungono il luogo sicuro presso la stazione di valle, coloro i quali avessero necessità di ricovero e/o non volessero proseguire con gli sci verranno trasportati presso il rifugio a monte**
- Varie: **zona particolarmente ventosa, prestare attenzione agli spostamenti tra il sostegno 17 e 15 perché potrebbe esserci del ghiaccio.**

TITOLO V - OPERAZIONI DI EVACUAZIONE

1. La squadra di soccorso

La squadra operativa "normale" è composta da tre agenti che per correttezza chiameremo:

- **Agente in aria:** deve conoscere perfettamente tutte le manovre di tipo alpinistico e muoversi con disinvoltura a qualche decina di metri da terra.
- **Agente a terra:** deve possedere una conoscenza di base delle manovre alpinistiche ed un buon affiatamento con l'agente per aria. È opportuno ma non indispensabile che i due agenti possano scambiarsi le mansioni.
- **Agente ausiliario:** assiste i passeggeri scaricati aiutandoli in caso di difficoltà e li accompagna, ove necessario, fino alle piste battute o in luoghi ove possono venire raccolti dai mezzi che li porteranno a valle. Inoltre collabora con l'agente a terra nella esecuzione delle manovre.

In particolari condizioni su terreno scosceso ghiacciato può essere necessaria una squadra "speciale" di appoggio a terra composta da membri del soccorso alpino adeguatamente equipaggiati ed addestrati per portare assistenza ai viaggiatori evacuati.

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 cabine, 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 retrattile a nastro in modo da averne sempre agganciato almeno uno e rispettare così il principio della continuità dell'assicurazione.

Punti di ancoraggio idonei sui sostegni sono: i pioli e montanti della scala, gli anelli e le maniglie dei falconi, la fune portante traente, gli occhielli sui bilancieri delle rulliere.

I parapetti in alluminio devono invece essere utilizzati con cautela e solamente dopo averne verificato la solidità.

3. Salita sui sostegni

Le scale dei sostegni di linea devono essere salite con l'autoassicurazione di un idoneo dispositivo anticaduta.

Ciascuna scala è attrezzata con una funicella in acciaio 8 mm adatta per agganciarvi una pinza anticaduta con sistema di arresto in caso di trazione verso il basso provocata da una caduta dell'operatore. Tale pinza va collegata direttamente all'attacco anteriore sternale (quello alto) della cintura anticaduta mediante un moschettone. Nel caso si usasse un cordino intermedio questo deve essere di lunghezza inferiore a 40 cm in modo che l'altezza di una eventuale caduta sia in ogni caso minore di 1 metro.



Prima di salire sulla scala bisogna accertarsi dell'efficienza del dispositivo anticaduta (integrità del cordino in acciaio e corretto montaggio della pinza collegata alla imbracatura).

Nel caso i sostegni siano ricoperti da significativi depositi di ghiaccio, devono venire osservate particolari cautele:

- a) prima di avvicinarsi accertare l'entità dell'accumulo di ghiaccio, la sua stabilità e la eventuale traiettoria di caduta dei pezzi di ghiaccio nel caso di un improvviso ed imprevisto distacco, ed evitare di sostare al di sotto;
- b) pulire dal ghiaccio la scala e la funicella anticaduta usando un bastone abbastanza lungo in modo da potersi mantenere a distanza di sicurezza (si potrebbe utilizzare anche il manico del carrellino);

Talvolta potrebbe risultare difficile asportare tutto il ghiaccio dalla funicella anticaduta che così risulta inservibile, allora si potrebbe salire la scala autoassicurandosi direttamente ai pioli con la longe e con l'anticaduta retrattile a nastro agganciandoli alternativamente al piolo più alto raggiungibile, con l'accortezza di non sganciare l'uno prima di avere agganciato l'altro. Attenzione: in tale tipo di progressione è obbligatorio che i pioli a cui sono agganciati i cordini della longe risultino sempre ad altezza superiore all'attacco sulla imbracatura, in modo che la massima altezza di caduta risulti in ogni caso inferiore a 1 metro. Non è ammesso pertanto, nella salita sulla scala, l'autoassicurazione con la longe agganciata ad un piolo ad altezza più bassa della cintura

4. Svolgimento delle operazioni di soccorso

Il Capo Servizio, accertata la necessità di provvedere alle operazioni di salvataggio, richiederà l'intervento del personale destinato a tali operazioni e disporrà affinché le singole squadre possano raggiungere nel più breve possibile la zona a loro assegnata, utilizzando i mezzi battipiste e/o le motoslitte. Prima di iniziare il soccorso si dovranno chiudere i freni di emergenza e bloccare l'interruttore generale.

La suddivisione delle zone di operazione potrà essere modificata in relazione all'effettiva distribuzione dei viaggiatori in linea. A tal fine ogni squadra (composta da due persone)

riceverà una radio ricetrasmittente e si terrà in collegamento con il Capo Servizio, il quale coordinerà le operazioni per fare in modo che si svolgano nel minor tempo possibile.

Gli addetti alle operazioni di salvataggio potranno fare uso, finché possibile, di scale metalliche per far discendere i viaggiatori che si trovano a meno di 6 metri dal suolo, nelle campate con altezze maggiori si farà uso dell'attrezzatura da calata.

Le squadre saranno composte da due persone anche nel caso di utilizzo delle scale.

a) Operazioni di soccorso con attrezzatura di calata

Le squadre per le operazioni di soccorso con calata sono composte da un Soccorritore Aereo (SA) che sale sui sostegni e successivamente sulla fune con apposita attrezzatura, ed un Operatore a Terra (OT) che presta assistenza da terra, assicura il SA negli spostamenti ed è provvisto di apposita attrezzatura per il soccorso.

Il salvataggio dei passeggeri viene svolto secondo i seguenti passi:

- La squadra, dopo aver recuperato le attrezzature a valle dell'impianto o presso la struttura dedicata al ricovero a Passo del Lupo, la indossa e, su indicazione del Capo Servizio, raggiungerà la zona a lei assegnata mediante il trasporto attreverso mezzo battipista o motoslitta oppure a piedi. Le operazioni inizieranno dal sostegno a monte della zona loro assegnata;
- Il SA sale sul sostegno trasportando il materiale necessario per l'evacuazione, durante la salita dovrà assicurarsi al dispositivo anticaduta posto a fianco della scala di accesso al palo;
- Il SA rinvia la corda di trattenuta sull'asola predisposta sulla traversa del sostegno oppure su una fettuccia all'uopo installata su detta asola, successivamente posiziona il carrellino sulla fune portante-traente, posiziona la longe di sicurezza a monte del carrellino e si cala fuori dalla rulliera;
- In accordo con l'OT, il SA si fa scorrere lungo la fune fino a raggiungere il primo veicolo, giunto al veicolo si assicura, tira a se la corda di trattenuta e si cala fino a raggiungere la seduta utilizzando l'apposito discensore e l'apposita longe di manovra;
- Il SA raggiunti i passeggeri pone la corda di sicurezza su tre di essi e infila il triangolo di calata sul primo passeggero da evacuare, lo assicura a se tramite l'apposita longe collegata al discensore, alza la sbarra di sicurezza ed inizia la fase di calata, l'OT accompagna a terra il soccorso e lo svincola dall'imbrago di calata, il SA riprende il triangolo di calata e prosegue con il secondo passeggero eseguendo le medesime operazioni.
- Terminata l'evacuazione della prima seggiola si riarrampica alla morse del veicolo, passa oltre il carrellino e si fa accompagnare fino al veicolo successivo.
- Le operazioni si ripetono per tutti i veicoli della campata, raggiunto il sostegno sottostante si ripetono le operazioni appena eseguito fino a terminare la zona assegnata.
- Nel caso di fine delle operazioni in tempo anticipato chiede al Capo Servizio dove venire riassegnata.

b) Operazioni di soccorso con le scale

La squadra di soccorso con l'attrezzatura di calata potrà utilizzare dove consentito anche le scale, predisposte lungo la linea nei tratti dove è possibile l'utilizzo; la posizione delle scale è segnalata nel profilo di soccorso della linea.

La scala verrà agganciata, con gli appositi ganci, alle seggiole quadriposto e poggiata saldamente in terra davanti alle seggiole. Quando la scala sarà saldamente agganciata alla seggiola un soccorritore potrà salirvi per aiutare i viaggiatori durante la discesa; il secondo soccorritore presterà per assistenza da terra.

La squadra si muoverà verso valle provvedendo all'evacuazione di tutti i passeggeri presenti sulle seggiole il profilo inferiore disti dal terreno meno di 6 metri.

I passeggeri calati a terra vengono accompagnati dalle squadre di salvataggio composte da personale specializzato (addetti degli impianti, guide alpine, maestri di sci, guardie forestali, Carabinieri, forze di Polizia, ecc.) fino ai punti di ricovero.

Per l'impianto in oggetto il luogo di ricovero sarà presso il magazzino veicoli a valle, i passeggeri vicini alla stazione a monte potranno venir ricoverati presso il rifugio presso la stazione di monte della funivia LB 02 "Passo del Lupo - Piancavallaro"; successivamente verranno trasferiti a Passo del Lupo mediante mezzi battipista e motoslitte, in alternativa è possibile raggiungere sci ai piedi la seggiovia LM 26 "Faggio Bianco" e farsi trasportare all'arrivo posto a Passo del Lupo, in alternativa sarà possibile utilizzare anche la seggiovia LM 27 "Lamaccione – Belladonna" e poi organizzare un trasporto sci ai piedi fino a Passo del Lupo.

Le operazioni di soccorso devono essere completate nel termine di 2 ore e 30 min (150 minuti) a partire dal momento dell'arresto dell'impianto.

5. Mezzi a disposizione per il soccorso

Per il soccorso si prevede la disponibilità dei seguenti mezzi:

- N.5 scale presso i sostegni n. 2 – 6 – 10 – 14 – 17;
- N. 8 attrezzature complete per la calata al suolo (depositate presso il ricovero di Passo del Lupo);
- Mezzi battipista, radio e torce elettriche.

6. Personale addetto al soccorso

Per il soccorso dovranno essere comunque disponibili almeno 14 persone più il Capo Servizio che sarà il coordinatore del salvataggio; le 14 persone formeranno le 7 squadre necessarie per il soccorso aereo (di cui 4 effettueranno anche il soccorso con le scale dove consentito).

Tra il personale operante sugli impianti del comprensorio sciistico, tenendo conto dei riposi, malattie e potenziali chiusure di parte del comprensorio sono sempre garantite n.5 squadre operative, tra il soccorso alpino ed i carabinieri in servizio sono sempre garantite n.3 squadre e altre reperibili in tempo breve.

Il personale ausiliario per l'accompagnamento dei viaggiatori una volta a terra sarà composto da maestri di sci/soccorso piste/personale addetto agli impianti non abilitato alle operazioni

aeree e dovrà accompagnare gli evacuati fino a zona sicura o fino a punto di raccolta da parte dei mezzi meccanici in supporto.

7. Funzioni assegnate

- Capo Servizio: prende la decisione di iniziare le operazioni di evacuazione entro 15 minuti dall'arresto, appena sul posto decide se pre-allertare i soccorsi così da ridurre i tempi di approntamento e raggiungimento dei luoghi. Il Capo Servizio comanda le operazioni e decide dove inviare le squadre giunte sul luogo;
- Responsabile piste comprensorio: gestisce le informazioni da dare a parenti e accompagnatori ai parcheggi, gestisce anche la logistica di apertura dei rifugi e riscaldamento degli stessi;
- Personale stagionale e volontari soccorso: gestiscono l'accompagnamento degli utenti una volta a terra sino alla zona dedicata al trasporto via battipista o alla pista da sci più vicina;

8. Evacuazione notturna

L'evacuazione potrebbe protrarsi oltre le ore diurne (tramonto) pertanto le sacche saranno dotate di lampade frontali, i mezzi battipista a disposizione sono tutti dotati di illuminazione esterna;

9. Trasporto delle persone disabili

I disabili con accompagnatore potranno venire calati normalmente ed assistiti a terra anche dal personale dedicato all'evacuazione, i disabili "sitting" invece sono dotati di attrezzatura facilmente agganciabile per le operazioni di calata, l'accompagnamento nei tratti impervi di linea richiede maggiore accortezza, la presenza di sciatori disabili va segnalata al momento dell'inizio delle operazioni.

TITOLO VI – TECNICHE PER CASI PARTICOLARI

1. Seggiole a distanza superiore al normale

La seggiovia è ad ammortamento automatico pertanto una situazione del genere è sempre possibile. Qualora ci fosse una seggiola con equidistanza maggiore si dovrà usare una corda più lunga od in alternativa 2 corde giuntate di quelle in dotazione.

2. Bambino a bordo seggiola

Se c'è un bambino l'agente in aria gli fa indossare una seconda imbracatura a triangolo di misura ridotta (se disponibile). Prima di aprire la barra di sicurezza aggancia alla corda di manovra il bambino e, con un secondo moschettone a ghiera, un adulto a lui vicino. Il bambino scende quindi insieme all'adulto ma assicurato indipendentemente.

Nel caso di due bambini sulla stessa seggiola si fa indossare la imbracatura piccola al bambino più grande, e si fa scendere senza alzare la barra, dopo avergli levato gli sci. Si recupera la imbracatura e si fa scendere con manovra già descritta il bambino più piccolo insieme all'adulto.

La manovra è in realtà alquanto laboriosa e va eseguita con attenzione.

3. Trasporto disabili

In caso di disabili “blinding” con accompagnatore la calata avverrà come per gli utenti normodotati, sarà necessario prestare molta attenzione durante la fase di accompagnamento verso luogo sicuro.

Per quanto riguarda l'evacuazione di disabili “sitting” bisognerà collegare la long di salvataggio direttamente al dispositivo di seduta del disabile, una volta a terra è necessario che vi sia una squadra ausiliaria per il trasporto fino alla pista da sci, dalla pista sarà possibile il trasporto mediante motoslitte.

4. 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, 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.

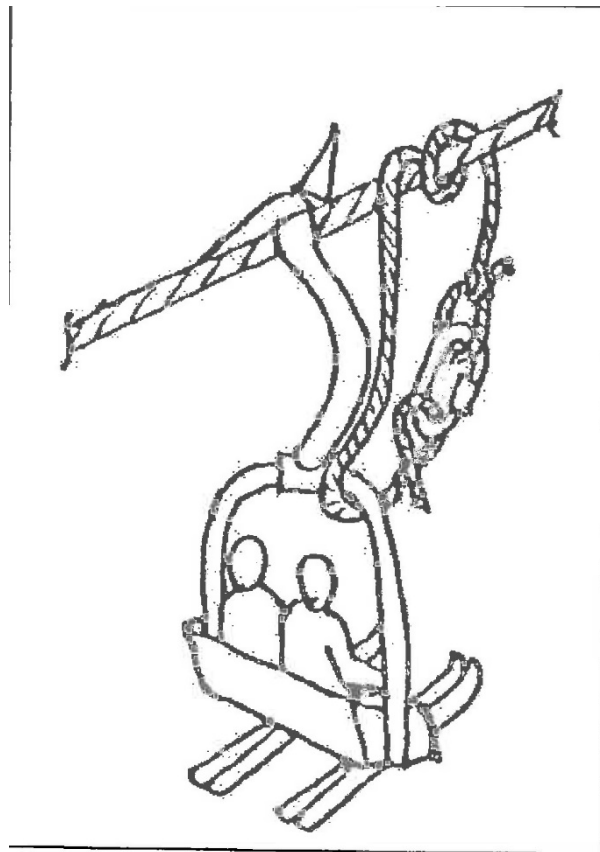
5. Seggiola sulla rulliera

La manovra per raggiungere la seggiola direttamente dal sostegno è semplificata essendo in genere sufficiente una calata diretta sulla seggiola con la corda rinviaata entro un moschettone

fissato ad un anello di fettuccia avvolto attorno al falcone del sostegno. Dopo lo scarico dei viaggiatori l'agente in aria risale direttamente sulla pedana del sostegno autoassicurandosi alternativamente con la longe, ove dovrà innalzare il carrellino e proseguire la manovra normalmente. Se l'agente in aria trova difficoltà a passare dalla seggiola alla pedana del sostegno è opportuno che si faccia calare direttamente a terra, quindi risale nuovamente sul sostegno lungo la scala per procedere come di norma.

6. Morsetto di dubbia tenuta

Se sorge il dubbio che a causa di un impuntamento o altro motivo il morsetto sia danneggiato, l'agente in aria si avvicina con precauzione alla seggiola e restando sospeso al carrellino fa passare con due lanci successivi attorno alla fune portante- traente un anello di corda semistatica (o da speleologia) con diametro di almeno 10 mm e chiude l'anello inserito all'interno della sospensione con un moschettone a ghiera, dopodiché opera come di norma per scaricare i viaggiatori. Per issare il tratto di corda per usi speciali restando sospeso al carrellino può usare il cordino in dotazione.



Attenzione: prima di procedere verificare bene la stabilità della seggiola e l'efficacia della legatura. Se la pendenza della campata è sensibile, occorre bloccare lo scivolamento verso valle della seggiola assicurandola mediante un'altra corda con una estremità legata alla sospensione della seggiola stessa e l'altro capo ancorato a terra ad un solido punto fisso posto verso monte.

In ogni caso avvisare subito il Capo Servizio della seggiovia ed attenersi alle istruzioni eventualmente impartite.

7. Scarruolamento della fune

In caso di fune portante traente scarruolata dai rulli, che si trovi ancora in appoggio sulle scarpette raccoglifune, prima di iniziare la manovra di soccorso è indispensabile legare la fune portante traente alla rulliera con almeno 5 giri di corda semistatica.

Nel caso il Capo Servizio volesse provare a incarruolare la fune, dovranno essere evacuate la campata precedente e successiva alla rulliera scarruolata anche nel caso in cui il falcone permetta l'ancoraggio della fune con i veicoli carichi.

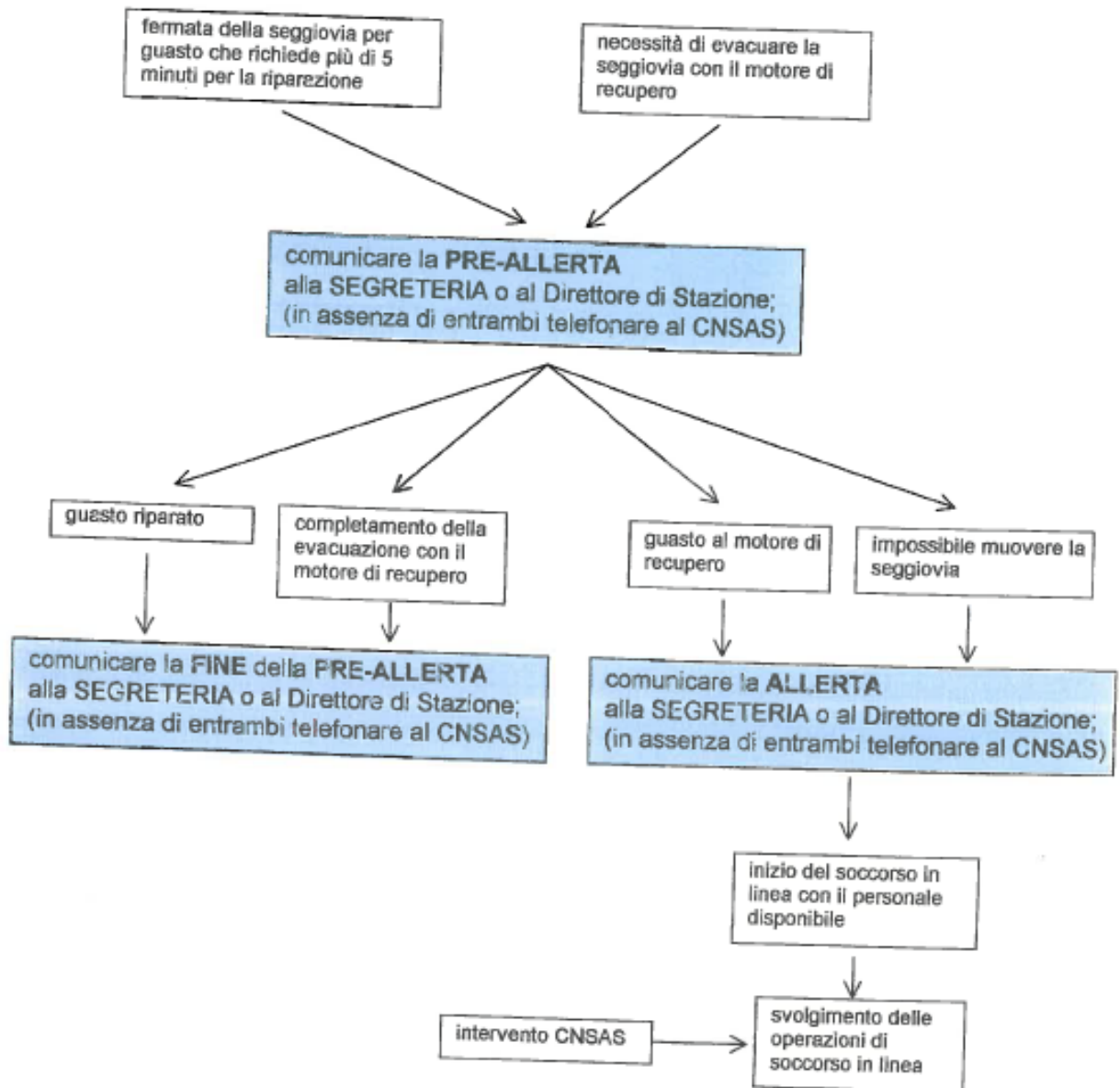
TITOLO VII – ISTRUZIONI PARTICOLARI

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

In caso di fermata della seggiovia 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 Capo Servizio tale compito spetta al suo sostituto.



2. Istruzioni per il Capo Servizio

In caso di arresto della seggiovia durante il trasporto dei viaggiatori, il Capo Servizio deve seguire le disposizioni della procedura di allerta.

Preliminarmente comunica al Soccorso Alpino il fermo impianto e la conseguente possibilità di necessità di soccorso in linea. Accertata l'impossibilità di muovere la seggiovia, il Caposervizio decide ed ordina il salvataggio in linea dei passeggeri:

1. Comunica la conferma dell'allerta alla Segreteria della società o al Direttore di Stazione; (in assenza di entrambi deve telefonare direttamente al CNSAS, al 118)
2. Ordina al macchinista di mantenere bloccata la seggiovia e di avvertire i passeggeri dell'operazione di salvataggio, mediante gli altoparlanti in linea: "si avvisano i signori passeggeri che si sta operando per farvi scendere quanto prima possibile, siete pregati di mantenere la calma".
3. Raduna tutto il personale disponibile in zona ed idoneo a svolgere le operazioni di soccorso e/o a condurre i mezzi meccanizzati.
4. Fa preparare i sacchi con il materiale per le squadre di soccorso, ed i radiotelefoni.
5. 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.
6. Si accerta che ciascun conducente dei mezzi meccanizzati sia dotato di radiotelefono.
7. Dispone il trasferimento lungo la linea della seggiovia di tutte le squadre con il necessario equipaggiamento impiegando i mezzi meccanizzati come previsto nel piano operativo.
8. Durante il salvataggio si mantiene in continuo contatto radio con tutte le squadre impegnate lungo la linea (anche le squadre di appoggio a terra) 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).
9. Coordina i movimenti dei mezzi meccanizzati in modo da agevolare i necessari spostamenti delle squadre di soccorso e dei viaggiatori bisognosi di assistenza.
10. A salvataggio ultimato coordina il recupero delle squadre di salvataggio e delle attrezzature impegnate lungo la linea della seggiovia.

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.
3. A brevi intervalli (15 minuti circa) ripete ai viaggiatori rassicurazioni sulla regolarità dell'operazione di salvataggio, mediante gli altoparlanti in linea: "si avvisano i signori passeggeri che si sta operando per farvi scendere quanto prima possibile, siete pregati di mantenere la calma".

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 seggiovia ed il trasporto a valle dei viaggiatori scaricati dalla seggiovia 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 per la segreteria

Quando riceve dal Capo Servizio la comunicazione di pre-allerta, la segreteria provvede immediatamente a:

1. avvisare il Direttore di Stazione;
2. comunicare la pre-allerta direttamente CNSAS mediante telefono;
3. avvisare gli agenti idonei ad effettuare il soccorso e presenti in zona;
4. avvisare il Direttore di Esercizio;

Successivamente, se il Capo Servizio dichiara la fine della pre-allerta, la segreteria provvede subito a:

1. avvisare il DIRETTORE DI STAZIONE;
2. comunicare la fine della pra-allerta direttamente al CNSAS mediante telefono;
3. avvisare gli agenti idonei ad effettuare il soccorso presenti in zona e precedentemente allertati;
4. avvisare il Direttore di Esercizio;

Altrimenti, se il Capo Servizio conferma la allerta, la segreteria provvede subito a :

1. avvisare il DIRETTORE DI STAZIONE;
2. comunicare la allerta direttamente al CNSAS ed al 118;
3. avvisare gli agenti idonei ad effettuare il soccorso e presenti in zona;
4. avvisare il Direttore di Esercizio;
5. avvisare le altre società esercenti del comprensorio
6. avvisare le scuole di sci;

Una volta iniziate le operazioni di soccorso, la SEGRETERIA si mette a disposizione del CAPO SERVIZIO.

6. Istruzioni comuni a tutte le squadre di soccorso

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

1. Recarsi nel luogo di ritrovo presso Passo del Lupo, (eccetto la squadra che si trovasse già alla stazione di monte).
2. Segnalare immediatamente il loro arrivo al Caposervizio della seggiovia.
3. Seguire le istruzioni del Caposervizio che provvederà a coordinare la formazione delle squadre e ad assegnare le zone operative di ciascuna squadra.

4. Ricevere i sacchi con le attrezzature per il soccorso, il carrellino e la radio portatile spettante alla propria squadra;
5. L'agente in aria e l'agente a terra indossano subito all'interno della stazione l'attrezzatura personale indicata negli elenchi allegati ("attrezzatura per l'agente in aria" ed "attrezzatura per l'agente a terra") e presenti nei sacchi.
6. Raggiungere il settore operativo assegnato con i mezzi indicati dal Caposervizio.
7. Effettuare la evacuazione delle seggiole nelle campate assegnate secondo la procedura del presente piano di soccorso.
8. Terminato lo scarico sul tratto assegnato recuperare la attrezzatura data in consegna, avvertire subito per radio il caposervizio e mettersi a disposizione per eventuali ulteriori compiti.

Attenzione

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

Ogni squadra deve utilizzare solamente i sacchi delle attrezzature marcati con lo stesso numero che identifica la squadra. Alcuni sacchi contengono corde di lunghezze diverse

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