

SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO PERMENENTE

LM 41

“LAMACCIONE - BELLADONNA”
(1503 - 1674)

PIANO DI SOCCORSO
ALLEGATO AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

Il Direttore di Esercizio

L'esercente

0	10/12/2023	Prima Emissione	Ing. Murro	Ing. Murro
Rev.	Data	Oggetto della revisione	Eseguito	Verif./Approv.

INDICE

INDICE.....	2
CARATTERISTICHE TECNICHE IMPIANTO.....	4
TITOLO I – GENERALITÀ.....	5
1. Premessa e caratteristiche morfologiche del terreno	5
2. Tipo di servizio.....	5
3. Caratteristiche della linea ed accessibilità.....	5
4. L’ esercente	5
5. I soccorritori	5
6. Caratteristiche tecniche della linea concernenti l’evacuazione.....	6
TITOLO II - CONCETTI GENERALI DELLA MANOVRA DI SOCCORSO	7
1. Sicurezza degli operatori	7
1.1. Piano di soccorso	7
1.2. Esercitazioni.....	7
1.3. Decalogo del soccorritore	8
TITOLO III – NOZIONI GENERALI DI TECNICHE DI SOCCORSO	9
1. Raggiungimento dei veicoli in linea	9
2. Norme di legge in materia di soccorso	9
TITOLO IV – NUMERO DI SQUADRE E TEMPI DEL SOCCORSO.....	11
SERVIZIO INVERNALE – EQUIDISTANZA 15,00 METRI	11
1. Numero di squadre di soccorritori necessarie	11
2. Veicoli in linea	11
3. Tempo di salvataggio.....	11
4. DESCRIZIONE DELLE SQUADRE	13
4.1. SQUADRA 1.....	13
4.2. SQUADRA 2.....	13
4.3. SQUADRA 3.....	13
4.4. SQUADRA 4.....	14
4.5. SQUADRA 5.....	14
4.6. SQUADRA 6.....	14
TITOLO V - OPERAZIONI DI EVACUAZIONE.....	15

1.	La squadra di soccorso	15
2.	Progressione in quota	15
3.	Salita sui sostegni	15
4.	Svolgimento delle operazioni di soccorso	16
5.	Mezzi a disposizione per il soccorso	18
6.	Personale addetto al soccorso	18
7.	Funzioni assegnate	18
8.	Evacuazione notturna.....	18
9.	Trasporto delle persone disabili	18
TITOLO VI – TECNICHE PER CASI PARTICOLARI		19
1.	Seggiole a distanza superiore al normale	19
2.	Bambino a bordo seggiola	19
3.	Trasporto disabili.....	19
4.	Neve ghiacciata	19
5.	Seggiola sulla rulliera.....	19
6.	Morsetto di dubbia tenuta	20
7.	Scarrucolamento della fune	20
TITOLO VII – ISTRUZIONI PARTICOLARI		21
1.	Procedura d’allerta in caso di guasto alla seggiovia	21
2.	Istruzioni per il Capo Servizio	21
3.	Istruzioni per il macchinista.....	22
4.	Istruzioni per i conducenti dei mezzi di trasporto meccanizzati	22
5.	Istruzioni per la segreteria.....	23
6.	Istruzioni comuni a tutte le squadre di soccorso	23
TITOLO VII – AGGIORNAMENTI E REVISIONI DEL PIANO DI EVACUAZIONE.....		25
1.	Valutazione piano di evacuazione e sua realizzazione.....	25
2.	Aggiornamento documenti	25

CARATTERISTICHE TECNICHE IMPIANTO

Stazione a valle – rinvio tenditrice	m.s.l.m.	1.503,28
Stazione a monte - motrice	m.s.l.m.	1.673,07
Dislivello	m	169,79
Lunghezza orizzontale	m	592,12
Lunghezza sviluppata	m	620,88
Pendenza media	%	28,57
Numero sostegni	n	12
Intervia di linea	m	5,30
Intervia stazione rinvio	m	5,30
Intervia stazione motrice	m	4,40
Velocità massima di esercizio	m/s	2,50
Velocità con motore di recupero	m/s	0,80
Potenza motore elettrico in c.c.	kW	216,00
Potenza motore di recupero	kW	90,00
Diametro fune portante - traente	mm	42
Dispositivo di tensione idraulico	daN	21.600,00
Senso di rotazione		orario
Numero delle seggiole quadriposto	n	85
Equidistanza seggiole	m	15,00
Intervallo minimo veicoli	s	6,00
Portata oraria	p/h	2.400

TITOLO I – GENERALITÀ

1. Premessa e caratteristiche morfologiche del terreno

Il presente piano di soccorso della seggiovia 4 posti ad ammortamento permanente LM 41 “Lamaccione - Belladonna” descrive tutte le operazioni che si devono eseguire per evacuare i viaggiatori delle vetture 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 permanente dei veicoli, e le disposizioni antinfortunistiche.

Questo piano di soccorso contiene le procedure di evacuazione per le seggiole distanziate secondo l’equidistanza prevista dal progetto ovvero sia 15 m.

2. Tipo di servizio

Durante la stagione sciistica invernale la seggiovia è esclusivamente destinata per il trasporto di sciatori in salita.

Non è previsto il servizio notturno o nelle ore serali (vedi Regolamento d’Esercizio) e nemmeno il trasporto estivo.

3. Caratteristiche della linea ed accessibilità

Il tracciato dell’impianto si svolge ad una quota compresa tra 1503 e 1673 m.s.l.m..

L’impianto si sviluppa interamente sulla pista di discesa e risulta pertanto di comodo accesso per tutta la linea.

4. L’ esercente

L’ esercente Comune di Sestola gestisce l’ impianto da svariati anni e gestisce altri impianti della medesima categoria e di categoria superiore.

5. I soccorritori

Attualmente il Comune di Sestola ha in organico diversi dipendenti addestrati alle tecniche di evacuazione in numero sufficiente per fornire almeno 2 squadre in grado di calare a terra i viaggiatori ed almeno 2/3 squadre di appoggio a terra.

Tutti gli addetti 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.

Vi sono convezioni attive con il SAER e con il Corpo della Guardia di Finanza per l’ evacuazione degli impianti.

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 = 620 m
- Numero di sostegni: n = 12
- Numero di seggiole quadriposto in linea: N = 85
- Numero di seggiole su ogni ramo: N = 43

6. Caratteristiche tecniche della linea concernenti l'evacuazione

- a. CONDIZIONI CLIMATICHE: esercizio invernale, condizione di illuminamento buona lungo la linea, tutta la linea prossima alle piste da sci;
- b. MODALITÀ DI SERVIZIO: ramo salita completamente carico di sciatori;
- c. NUMERO E TIPOLOGIA DI PASSEGGERI IN LINEA: considerando 43 seggiole cariche con 4 sciatori per veicolo, bisogna soccorrere 172 persone.
- d. CARATTERISTICHE DEI VEICOLI: tutti i veicoli sono quadriposto.
- e. LUOGHI SICURI: vicino alla stazione di valle, a circa 300 m, si trovano il parcheggio per le automobili e gli esercizi commerciali del Passo del Lupo. Presso la stazione di monte si trova la "Hambrugeria Irish Goodbye"
- f. LUOGO DI COORDINAMENTO DELL'EVECUAZIONE il luogo di coordinamento delle squadre del soccorso esterno è presso il Centro Servizi della stazione (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.** Le scale possono venire utilizzate nei tratti in cui l'altezza da terra si ritrova essere inferiore a 6 metri e sono posizionate lungo la linea all'inizio delle parti in cui sono impiegabili.
- 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.

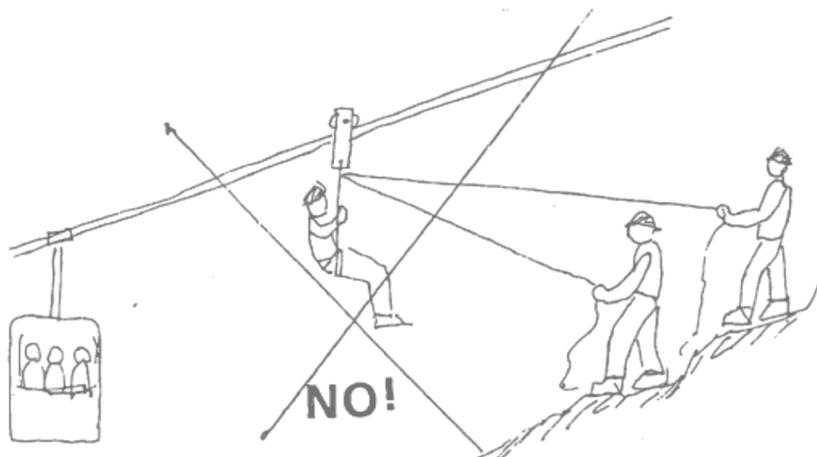
2. Norme di legge in materia di soccorso

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

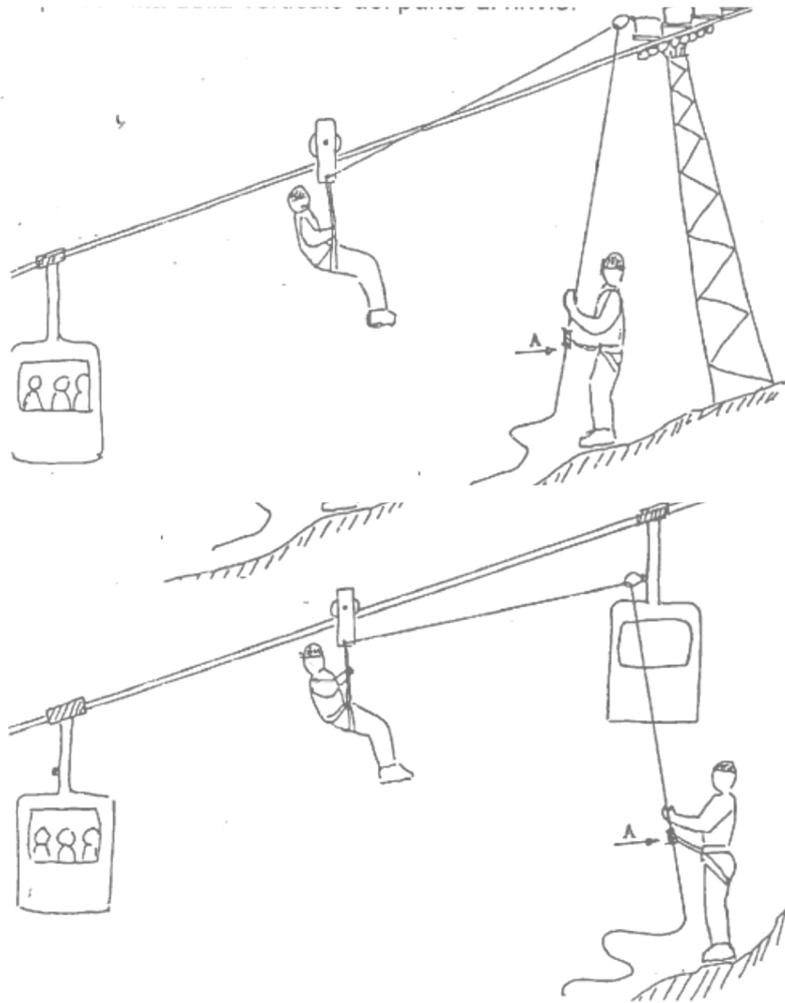
- 1) La salita da terra è ammessa per altezze dei veicoli < 20 metri;
- 2) La "fune di governo" deve essere rinviata ad un punto fisso e ivi dotata di freno ad azione negativa.

Il sistema adottata 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 "fune 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

SERVIZIO INVERNALE – equidistanza 15,00 metri

1. Numero di squadre di soccorritori necessarie

Sono necessarie 6 squadre addestrate a calare a terra i viaggiatori presenti sui veicoli.

2. Veicoli in linea

43 seggiole cariche sul ramo di salita per un totale di 172 persone da evacuare. In particolare:

CAMPATA	Viaggiatori da evacuare	
	Con calata	
1 - 2	8	
2 -3	8	
3 -4	16	
4 -5	16	
5 -6	12	
6 -7	32	
7 -8	24	
8 -9	8	
9 -10	28	
10-11	12	
11-12	4	

3. Tempo di salvataggio

Si sono considerati i seguenti tempi di intervento:

- Tempo per raccolta squadre: 10 minuti;
- Tempo necessario per raggiungere il tratto di linea assegnato: 5 minuti;
- Tempo di evacuazione medio per passeggero con calata: 3/3,5 minuti;
- Tempo di spostamento tra una seggiola e l'altra: 4,5 minuti;

I tempi sopra indicati tengono conto anche delle operazioni di approntamento dei soccorritori, sono poi penalizzati i tempi di passaggio seggiola poiché tengono conto anche di un eventuale passaggio palo.

Campata	Lunghezza orizzontale	Dislivello	Lunghezza sviluppata	Numero seggiole	Numero persone	Tempo di calata	Intertempo spostamento	Tempo raduno	Tempo arrivo	TOTALE	verifica	squadra
R1-C2	29,81	9,42	31,26									
C2-C3	31,36	6,69	32,07									
C3-C4	55,00	7,27	55,48	8	32	96	36	10	5	147	OK	5
C4-C5	57,00	5,06	57,22									
C5-C6	44,00	19,43	48,10	8	32	96	36	10	5	147	OK	2
C6-C7	110,00	45,24	118,94	8	32	96	36	10	5	147	OK	1
C7-C8	71,00	32,66	78,15									
C8-C9	20,00	7,97	21,53	7	30	90	31,5	10	5	136,5	OK	3
C9-R10	96,00	22,41	98,58	7	30	90	31,5	10	5	136,5	OK	4
R10-C11	49,55	12,27	51,05									
C11-C12	9,09	1,40	9,20									
C12-SM	9,83	0,00	9,83	5	22	77	25	10	5	117	OK	6

4. DESCRIZIONE DELLE SQUADRE

4.1. SQUADRA 1

- Priorità: **5**
- Campate assegnate: **Dalla stazione di valle al sostegno n.4;**
- Posizione materiale: **sacche per calata presso il centro servizi a Passo del Lupo;**
- Altezza max fune: **<12 m**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo calata: **132 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 27 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.4**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato presso Passo del Lupo raggiungibile a piedi o con mezzi meccanici**
- Varie:

4.2. SQUADRA 2

- Priorità: **2**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.4 al sostegno n.6;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso nell'apposito magazzino al Passo del Lupo;**
- Altezza max fune: **13 m**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo calata: **132 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 27 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino al sostegno n.6**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato presso Passo del Lupo raggiungibile a piedi o con mezzi meccanici**

4.3. SQUADRA 3

- Priorità: **1**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.6 al sostegno n.7;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso nell'apposito magazzino al Passo del Lupo;**
- Altezza max fune: **12,0 m**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo calata: **132 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 27 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino al sostegno n.7**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato presso la stazione di monte (Hamburgeria Irish Goodbye) o al Passo del Lupo raggiungibile a piedi o con mezzi meccanici**
- Varie: **necessità di uomo a terra**

4.4. SQUADRA 4

- Priorità: **3**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.7 al sostegno n.9;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso nell'apposito magazzino al Passo del Lupo;**
- Altezza max fune: **12,0 m**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo calata: **122 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 17 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino al sostegno n.9**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato presso la stazione di monte (Hamburgeria Irish Goodbye) o al Passo del Lupo raggiungibile a piedi o con mezzi meccanici**
- Varie:

4.5. SQUADRA 5

- Priorità: **4**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.9 al sostegno n.10;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso nell'apposito magazzino al Passo del Lupo;**
- Altezza max fune: **15,0 m**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo calata: **122 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **2h 17 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino al sostegno n.10**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato presso la stazione di monte (Hamburgeria Irish Goodbye) o al Passo del Lupo raggiungibile a piedi o con mezzi meccanici**
- Varie:

4.6. SQUADRA 6

- Priorità: **6**
- Campate assegnate: **Dal sostegno n.10 alla stazione di monte;**
- Posizione materiale: **sacche soccorso nell'apposito magazzino al Passo del Lupo;**
- Altezza max fune: **12,0 m**
- Tempo arrivo: **5 minuti**
- Tempo calata: **102 minuti**
- Tempo raduno: **10 minuti**
- Tempo totale evacuazione: **1h 57 minuti**
- Modalità arrivo: **dal punto di ritrovo con battipista o motoslitta la squadra viene trasportata fino alla stazione di monte**
- Trasporto luogo sicuro: **luogo sicuro dedicato presso la stazione di monte o (Hamburgeria Irish Goodbye) al Passo del Lupo raggiungibile a piedi o con mezzi meccanici**
- Varie:

TITOLO V - OPERAZIONI DI EVACUAZIONE

1. La squadra di soccorso

La squadra operativa "normale" è composta da due 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.

L'utente scaricato a terra verrà accompagnato fino alla pista battuta oppure fino al primo mezzo meccanico disponibile, l'ausilio verrà fornito da un ulteriore agente a terra senza obbligo di conoscenze alpinistiche:

- **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 all'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 impreveduto 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 cordoni 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 almeno 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 attraverso 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 sé 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 sé 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 morsa 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 triposto 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 la stazione di monte presso il ristoro a monte dell'impianto oppure direttamente nei locali di Passo del Lupo raggiungibili sci ai piedi dalla stazione di monte o con battipista dalla stazione di valle.

Le operazioni di soccorso devono essere completate nel termine di 2 ore e 30 minuti (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. 6 attrezzature per la calata custodite nell'apposito magazzino presso il Passo del Lupo;
- Mezzi battipista, radio e torce elettriche.

6. Personale addetto al soccorso

Per il soccorso dovranno essere comunque disponibili almeno 12 persone compreso il Capo Servizio che sarà il coordinatore del salvataggio; essi formeranno le squadre necessarie per il soccorso aereo/su scala come descritto nella sezione specifica.

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.2 squadre operative, tra il soccorso alpino e la Guardia di Finanza sono sempre garantite n.6 squadre, anche i VV.FF. garantiscono una squadra entro la mezz'ora dalla chiamata.

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) o doversi svolgere durante il servizio notturno, pertanto le sacche saranno dotate di lampade frontali e 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. Sedgole a distanza superiore al normale

La sedgiovla è ad ammorsamento permanente pertanto una situazione del genere è impossibile.

2. Bambino a bordo sedgola

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 moschettono a ghiera, un adulto a lui vicino. Il bambino scende quindi insieme all'adulto ma assicurato indipendentemente.

Nel caso di due bambini sulla stessa sedgola 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 motoslitta.

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.

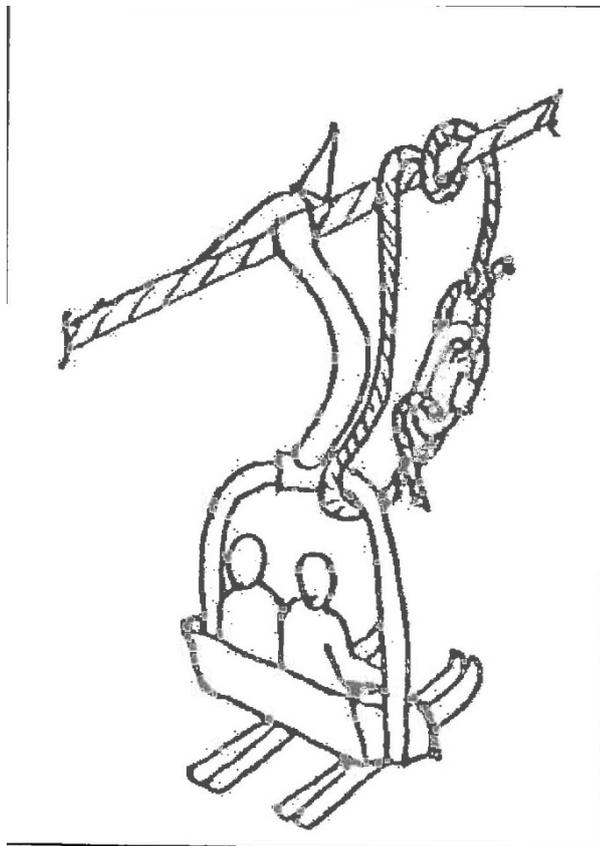
È opportuno che le squadre di soccorso abbiano sempre con sé i ramponi. La valutazione sulla necessità di utilizzarli va fatta sul luogo di operazione.

5. Sedgola sulla rulliera

La manovra per raggiungere la sedgola direttamente dal sostegno è semplificata essendo in genere sufficiente una calata diretta sulla sedgola con la corda rinviata entro un moschettono 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 sedgola 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 della seggiola 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. Scarrucolamento della fune

In caso di fune portante traente scarrucolata 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 incarrucolare la fune, dovranno essere evacuate la campata precedente e successiva alla rulliera scarrucolata anche nel caso in cui il falcone permetta l'ancoraggio della fune con i veicoli carichi.

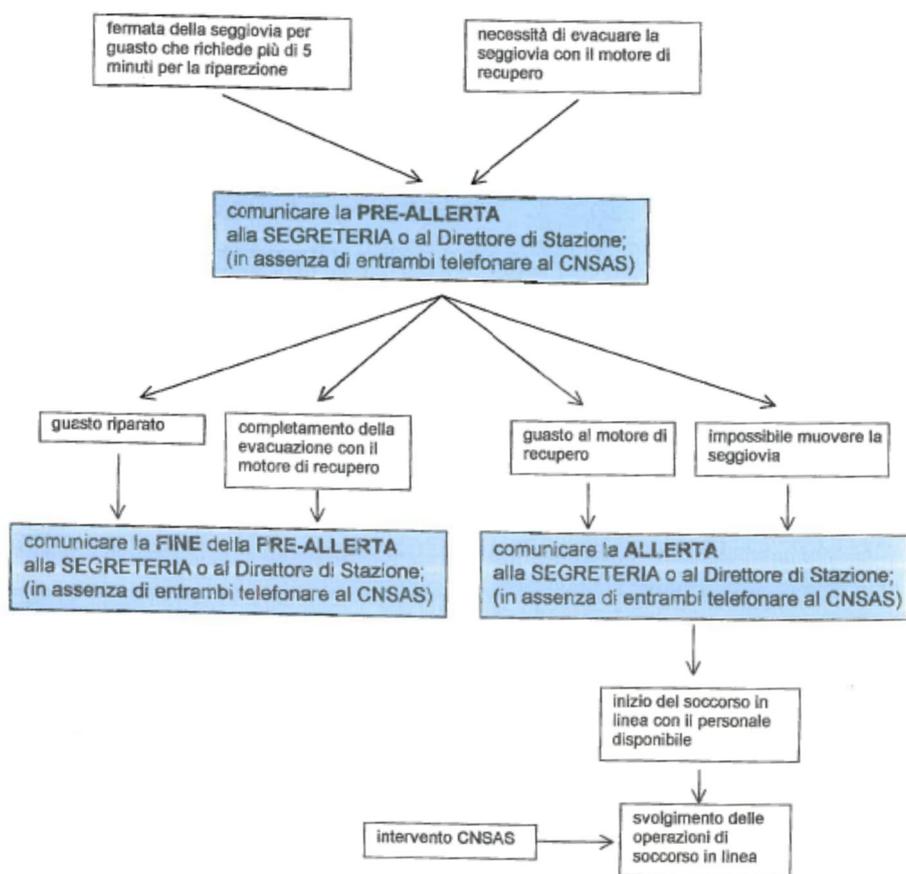
TITOLO VII – ISTRUZIONI PARTICOLARI

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.

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

1. Comunica la conferma della 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 nella stazione a valle della seggiovia, (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

**CONVENZIONE TRA CONSORZIATE E CONSORZIO STAZIONE
INVERNALE DEL CIMONE CON IL SOCCORSO ALPINO EMILIA
ROMAGNA – SERVIZIO REGIONALE DEL C.N.S.A.S. DEL CLUB
ALPINO ITALIANO**

L'anno duemilaventi il giorno 17 del mese di dicembre, presso la sede di

TRA

Il Consorzio Stazione Invernale del Cimone in persona del Presidente pro tempore Sig.
Luciano Magnani con sede in Sestola (MO), Via Statale Ovest n. 23 P.I. 00653720367 – di qui
innanzi denominato Consorzio

nonché in proprio ed in quanto consorziate

il Comune di Sestola in persona del Sindaco pro-tempore Sig. Marco Bonucchi con sede in
41029, Sestola, MO, Corso Umberto I° n° 5 P.Iva 00511340366

la Società Passo del Lupo Srl in persona del Legale Rappresentante pro-tempore sig. Luigi
Quattrini con sede in 41029, Sestola, MO, Piazza Torre, 1, P.Iva: 00693600363

La Società Zerolupi Srl in persona del Legale Rappresentante pro-tempore Sig. Giovanni
Pedretti con Sede Legale in 41029, Sestola, MO, Corso Umberto I° n°. 74 P.Iva 02837100367

- di qui innanzi denominate consorziate

E

Il Soccorso Alpino e speleologico Emilia Romagna, cod.fisc. 94033610364, con sede legale in
Castelnovo ne' Monti, Via dei Partigiani 3/A, che di seguito verrà per brevità denominata

SAER, iscritta nel registro regionale del volontariato in data 23 novembre 1994 con Decreto
del Presidente della Giunta regionale n. 1045 ai sensi dell'art. 6 della legge 11 agosto 1991,

266 e successive deliberazioni del Consiglio Regionale della Regione Emilia Romagna n. 801

del 16 gennaio 1992, rappresentata dal Sig. Ferrari Sergio, Presidente pro tempore, nato a
Piacenza (PC) il 11/10/1965 e residente in Piacenza (PC) in via Gramsci 68, il quale

interviene nel presente atto non in nome proprio ma quale Legale Rappresentante del SAER

-di qui innanzi denominato SAER

PREMESSO CHE

Il consorzio e le consorziate:

- operano, a seguito dell'aggiudicazione del Bando di Gara per la Gestione degli impianti di risalita e piste nell'area sciabile Monte Cimone dei Comuni di: Sestola, Riolunato, Montecreto e Fanano (Modena)
- assicurano il Pronto Intervento in caso di incidente con personale addetto alla prevenzione, sicurezza e soccorso nell'area sciabile (Servizio Soccorso Piste), presenti presso tutti gli impianti, secondo quanto riportato nella Convenzione con l'Azienda USL MO Servizio Emergenza Territoriale.
- Hanno predisposto appositi piani di scarico impianti, in caso di guasti e/o prolungati arresti con personale dipendente adeguatamente preparato e in pronta reperibilità, in conformità alle norme di legge vigenti in materia.
- Si sono dotati di adeguati materiali ed attrezzature utili allo svolgimento dell'evacuazione impianti a fune.

Il SAER:

- è articolazione territoriale regionale del Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico del Club Alpino Italiano cui lo Stato ha demandato in via primaria con proprie Leggi 24 dicembre 1985 n. 776 e 18 febbraio 1992 n. 225 la ricerca, il soccorso ed il salvataggio di persone in difficoltà in ambiente montano. Che la Legge n. 74 del 21 marzo 2001 stabilisce che " Il CNSAS provvede in particolare,, al soccorso degli infortunati, dei pericolanti e al recupero dei caduti nel territorio montano, nell'ambiente ipogeo e nelle zone impervie del territorio nazionale..... Per lo svolgimento delle attività' ... il CNSAS opera in stretto coordinamento con il Servizio sanitario nazionale."

- è una organizzazione di Volontariato senza fine di lucro regolarmente costituita con atto REP. N° 7902/2156 registrato in data 18 marzo 1993 presso il Notaio dottor Maurizio ZIVIERI, Via Rainusso, 144 – Modena, del distretto notarile di Modena.
- è associazione dotata di personalità giuridica, riconosciuta con decreto del Presidente della Regione Emilia Romagna N° 18 del 13 gennaio 1994.
- è membro del "Comitato Regionale di Protezione civile ed è logisticamente organizzato con 400 volontari soccorritori suddivisi in stazioni denominate Monte Alfeo, Monte Orsaro, Monte Cusna, Monte Cimone, Rocca di Badolo, Corno alle Scale, Monte Falco e XII Zona Speleologica,
- in particolare la competenza sul Comune di Sestola, sul cui territorio si trova la Stazione sciistica invernale del Cimone, è assegnata alla Stazione Monte Cimone

TUTTO CIO' CONSIDERATO E PREMESSO, SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO

SEGUE:

Art. 1 - PREMESSA

La premessa sopra riportata, forma parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2 – OGGETTO

Tutte le parti attribuiscono primaria importanza alla sicurezza di tutte le attività umane lavorative, ricreative, sportive, sciistiche ed escursionistiche svolte nell'area sciabile di pertinenza del Consorzio. Viene inoltre riconosciuta l'importanza primaria di poter portare soccorso ed organizzare il salvataggio di coloro che avessero la propria vita in pericolo nel territorio servito dagli impianti di risalita, con particolare riferimento all' evacuazione in caso di guasto o arresto prolungato dell'impianto.

Art. 3 – TERRITORIO

Il territorio in cui si esprime il contenuto del presente accordo operativo è costituito da quello servito dagli impianti di risalita facenti parte del Comprensorio sciistico del Cimone e

raggiungibile a piedi o con gli sci, che di seguito verrà denominato "Area Sciabile".

Art. 4 – IMPEGNI E DISPONIBILITA' DEL SAER

Il SAER, nell'ambito della collaborazione con il Consorzio e le Consorziato si impegna a:

- mantenere una stazione di Soccorso Alpino permanente ed identificata nel proprio organigramma come "Stazione Monte Cimone" efficiente ed in grado di espletare i servizi qui previsti;
- dotare la propria stazione di quanto necessario (materiali, tecnologie e sistemi di comunicazione, ecc) secondo i protocolli di intervento ed ai piani formativi nazionali per adempiere ai fini istituzionali;
- garantire un rapido ed efficace servizio di soccorso;
- garantire nelle giornate della stagione invernale e nelle giornate la pronta disponibilità di tre squadre tecniche SAER attivabili ai recapiti telefonici sotto riportati;
- concorrere all'evacuazione degli impianti a fune in caso si verificano guasti od arresti prolungati su tutta l'area sciabile in supporto al personale impiantistico preposto in prima battuta alle operazioni di evacuazione – soccorso, intervenendo in particolare nei tratti di impianto individuati dal piano di soccorso relativo al medesimo impianto, qui richiamato integralmente, implicanti calate con tecniche alpinistiche per non essere gli utenti raggiungibili dalle scale di 6 mt in dotazione al personale impiantistico, ovvero anche negli altri tratti laddove il personale impiantistico non riuscisse, per emergenze imprevedibili, a far fronte autonomamente alle operazioni di propria competenza;
- effettuare e coordinare attività di soccorso sulle piste da sci laddove l'operazione di salvataggio presentasse particolari difficoltà operative di recupero tali da richiedere l'utilizzo di tecniche alpinistiche e l'impiego del mezzo aereo (ex L. 74/2001);
- impegnare laddove necessario l'intera struttura regionale del SAER per i soccorsi,

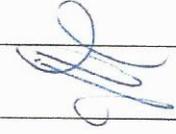
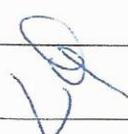
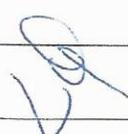
salvataggi, evacuazione impianti o ricerche su tutta l'area sciabile;

- prestare la propria collaborazione con gli enti addetti alla vigilanza e soccorso piste;
- segnalare eventuali situazioni di pericolo per gli utenti del comprensorio che abbia modo di verificare nell'esercizio delle proprie attività statutarie nel territorio;
- collaborare con il Servizio Valanghe Italiano (SVI-CAI) al monitoraggio dei siti valanghivi e, quando richiesto, alla rilevazione periodica della condizione nivometrica, nonché, sempre se richiesto, partecipare alle operazioni di distacco programmato se eseguiti dal tecnico SVI-CAI.

Art. 5- IMPEGNI E DISPONIBILITA' DEL CONSORZIO STAZIONE INVERNALE DEL CIMONE

il Consorzio, per sé ed anche per le Consorziato, nell'ambito della collaborazione con il SAER ai fini della realizzazione del piano di sicurezza dell'Area Sciabile, si impegna a:

- 1 - Garantire libero accesso con precedenza, su tutti gli impianti dell'Area Sciabile, al personale SAER, qualora si rendesse necessario
- 2 - Riconoscere un buono pasto gratuito giornaliero per ciascun operatore SAER, in servizio per interventi e/o per presidio, presente sulle piste, nelle giornate di apertura della stagione invernale.
- 3 - Richiedere alle Autorità competenti la possibilità di riservare e delimitare una zona parcheggio nei pressi degli impianti di risalita.
- 4 - Riservare uno spazio, dotato di adeguate garanzie di sicurezza, presso l'area degli impianti di risalita, individuata di comune accordo con il SAER, per custodire le attrezzature necessarie per gli interventi tecnici di soccorso.
- 5 - Garantire il reintegro o la sostituzione del materiale in dotazione al SAER, danneggiato o usurato nelle eventuali operazioni di soccorso, o nel corso del servizio di pattugliamento dell'Area Sciabile

	<ul style="list-style-type: none"> • 6 – Conceder l'uso, in caso di necessità operative, di strutture, apparati radio, telefoni, 	
	<ul style="list-style-type: none"> <ul style="list-style-type: none"> fax e altre dotazioni che si rivelassero utili a fronteggiare necessità inerenti al soccorso; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 7 – Concedere l'uso del locale di Primo Soccorso presso il Centro Servizi c/o Passo del Lupo per tutto l'anno (compresi i mesi estivi) 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 8 – Concedere, per quanto possibile, supporto e accoglienza agli Operatori SAER impegnati nell'Area Sciabile in operazioni di ricerca, soccorso e salvataggio che si protrassero oltre le 12 ore, ovvero oltre le ore 24.00; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 9 – Fornire una planimetria completa degli impianti a fune e comunicare con tempestività l'eventuale installazione, anche temporanea, di teleferiche, cavi o qualsiasi altro ostacolo al volo radente sull'Area Sciabile. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 10 – Comunicare al SAER l'ubicazione del materiale di soccorso per l'evacuazione degli impianti a fune; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 11 – Procedere alla periodica verifica delle condizioni dei materiali di soccorso/evacuazione impianti a fune in dotazione alla Stazione Sciistica del Cimone; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 12 – Comunicare l'eventuale ostruzione o inagibilità delle piazzole per atterraggio elicotteri individuate e codificate, congiuntamente al Soccorso Alpino; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 13 – Consentire libero accesso agli impianti, al personale SAER impegnato in addestramento/corsi Regionali durante l'anno; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 14 – Fornire ski-pass/ticket Giornaliero di Servizio agli operatori della Stazione SAER Monte Cimone- previa presentazione della lista dei nominativi – nonché fornire un numero di "Ticket Giornaliero di Servizio" ai componenti del SAER, come richiesti ogniqualvolta sia necessario dal capo stazione e vicecapostazione della Stazione SAER Monte Cimone; 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 15 – Appoggiare le istanze per progetti e piani riguardanti la prevenzione, il soccorso 	

ed il salvataggio nell'Area Sciabile, che il SAER avesse ad inoltrare agli Enti preposti,
previo accordo con il Comprensorio stesso;

- 16 – Consentire la chiamata diretta dei gattisti per trasporto squadre SAER in caso di attivazione di soccorso in ore serali o notturne, evitando così di dover perdere tempo nel cercare la Direzione per farsi autorizzare. Il Direttore sarà successivamente informato.

- 18 – Mettere a disposizione della Stazione di Soccorso Alpino gli impianti di risalita per effettuare necessaria attività di addestramento , preventivamente pianificata con la Società di Gestione degli Impianti che si impegna a dare la disponibilità dei macchinari in uso per la manutenzione delle piste) ai fini dell'allestimento degli scenari addestrativi.

- 19 – Reperire e acquisire il parere della Stazione di Soccorso Alpino sulla necessità di chiusura anche momentanea di una o più piste, o impianti, qualora si verificassero condizioni di pericolo per gli sciatori, quali : valanghe, visibilità nulla, od altro.

Art. 6 – OPERATIVITA' NELLA RICERCA, SOCCORSO E SALVATAGGIO

Il SAER predispone propri piani operativi specifici per affrontare le esigenze di soccorso sul territorio della stazione sciistica.

Il Consorzio e le Consorziatoe dispongono di piani operativi per il soccorso in linea e l'evacuazione degli impianti a fune che individuano e precisano i tratti di linea compatibili con interventi con metodi propri da quelli eseguibili solo con metodi alpinistici e quindi le aree di pertinenza del personale addetto agli impianti rispetto a quello degli operatori SAER per le operazioni di evacuazione e soccorso degli utenti.

Il Consorzio e le Consorziatoe si impegnano, in tutti i casi di fermo tecnico degli impianti di risalita per un tempo superiore ai 15', ad effettuare una chiamata di un preallertamento inoltrata alla squadra di Soccorso Alpino dal Capo Servizio, dall'Esercente della Stazione, dal

Direttore d'esercizio della stazione e dagli addetti agli impianti al numero 3492642460

disponibile h 24.

Se alla fase di preallertamento seguisse la conferma di intervento dai medesimi ed anche dal 118 le operazioni verranno condotte dal SAER secondo gli standard operativi, sanitari e di sicurezza previsti dai piani elaborati, previsti e codificati dal CNSAS ed applicati secondo le esigenze statisticamente uniformate in rapporto agli utenti tipici di una stazione sciistica appenninica.

A seconda delle circostanze la squadra SAER potrà far affluire altro personale tecnico dalla propria sede operativa o da Stazioni limitrofe ovvero attraverso il 118 richiedere l'intervento di un mezzo aereo

Nella conduzione delle operazioni di ricerca, soccorso e salvataggio il SAER potrà avvalersi di quanto previsto dalla Legge 18 febbraio 1992 n. 162.

Art. 7 – RESPONSABILITA' DELLA GESTIONE OPERATIVA DELLA CONVENZIONE

Le parti dovranno mantenere costanti contatti operativi per la corretta applicazione di quanto convenuto per il tramite:

del responsabile (Capo Stazione) della Stazione Monte Cimone del SAER pro-tempore in carica o, in caso di Sua temporanea assenza o impedimento, del Suo Vice;

dell'Esercente degli impianti della stazione sciistica in caso di Sua temporanea assenza o impedimento, di un proprio collaboratore all'uopo designato;

Le parti pur riconoscendosi ampia discrezionalità reciproca nell'adempimento dei propri rispettivi impegni e disponibilità, sopra elencati, si danno vicendevolmente atto che per le eventuali decisioni immediate e di una certa importanza, che necessitino di ratifica da parte dei rappresentanti legali, si impongono la reciproca tempestiva comunicazione.

Art. 8 – DURATA

Il presente accordo ha validità di mesi a partire dalla data di sottoscrizione dello

stesso

Letto, confermato e sottoscritto.

Consorzio Stazione Invernale del Cimone in

persona del Presidente pro-t.

Comune di Sestola

in persona del Sindaco pro-t.

Società PASSO DEL LUPO SRL

in persona del legale rappresentante pro-t.

Società ZEROLUPI SRL

in persona del legale rappresentante pro-t.

Il Soccorso Alpino e Speleologico

Emilia Romagna

in persona del Presidente pro-t.

Sergio Ferrari