

**L'ESERCIZIO DELL'IMPIANTO DOVRA' SVOLGERSI IN OSSERVANZA  
DELLE VIGENTI LEGGI,  
DEI REGOLAMENTI E PRESCRIZIONI TECNICHE  
IN VIGORE PER GLI IMPIANTI A FUNE  
NONCHE' IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI CHE POTRANNO  
ESSERE IMPARTITE DALL' U.S.T.I.F. DI VENEZIA.**

**IL PRESENTE REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DOVRA' ESSERE PORTATO A  
PERFETTA CONOSCENZA DI TUTTO IL PERSONALE.**

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

**FUNIVIA BIFUNE "S. MICHELE – MONTE BALDO" – F36***CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'IMPIANTO*

Quota piano imbarco stazione di valle	562.00	m s.l.m.
Quota piano imbarco stazione di monte	1749.03	m s.l.m.
Stazione motrice	a valle	
Tensionamento funi portanti	a valle	
Tensionamento fune traente	a monte	
Tensionamento funi soccorso	a monte	
Portata oraria massima in ciascun senso	600	P/h
Lunghezza orizzontale	2543.18	m
Lunghezza inclinata	2813.27	m
Dislivello	1189.27	m
Pendenza media	46.8	%
Pendenza massima della vettura carica	69.4	%
Velocità con azionamento principale	8.0	m/s
Velocità con azionamento di riserva	4.0	m/s
Velocità con azionamento di recupero	1.0	m/s
Velocità con azionamento di soccorso	5.0	m/s
Tempo impiegato per un viaggio	410	s
Massa vettura vuota con conducente	7300	kg
Carico utile (80 persone)	5800	kg
Massa vettura a pieno carico	13100	kg
Massa carrello di soccorso carico (8+1)	1470	kg
Capienza cabine rotanti	80+1	persone
Contrappeso funi portanti	160000	kg
Contrappeso fune traente	4 x 19000	kg
Contrappeso fune soccorso	4 x 5750	kg
Potenza nominale azionamento principale	2 x 210	kW
Potenza azionamento recupero	75	kW
Potenza azionamento soccorso	70	kW
Numero sostegni di linea	5	
Cavallotti in linea	2 x 5	
Diametro funi portanti	2 x 56	mm
Diametro fune traente superiore	35	mm
Diametro fune traente inferiore	33	mm
Diametro fune soccorso	15	mm
Intervia funi nelle stazioni	10.0 ÷ 11.0	m
Intervia funi in linea	10.0 ÷ 12.0	m
Puleggia motrice a gola	doppia	

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

Parte I

**DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE**

**Art. 1. Generalità**

L'esercizio dell'impianto dovrà svolgersi in osservanza delle vigenti leggi e delle prescrizioni tecniche speciali per funivie bifuni a due vetture con movimento a va e vieni, nonché alle prescrizioni impartite dall'U.S.T.I.F. Venezia, a cui compete la sorveglianza sull'esercizio dell'impianto e, comunque, secondo le modalità indicate nel presente Regolamento di Esercizio.

**Il presente Regolamento d'Esercizio verrà portato a perfetta conoscenza del personale addetto all'impianto a cura del Concessionario; le disposizioni per i viaggiatori dovranno essere esposte al pubblico.**

Oltre alla direzione ed al personale addetto all'esercizio, hanno diritto alla libera circolazione sull'impianto:

- i funzionari dell'U.S.T.I.F. di Venezia in servizio;
- i membri della Commissione Funicolari Aeree e Terrestri del Ministero dei Trasporti ed i funzionari ed i membri delle Autorità e delle Commissioni della Provincia di Verona, meglio designati da specifici ordini di servizio emanati dal Concessionario.

**Art. 2. Obblighi del Concessionario**

Il Concessionario deve provvedere a:

1. nominare il Direttore di Esercizio, ovvero sostituirlo;
2. provvedere all'assunzione, di comune accordo con il Direttore di Esercizio e nella misura stabilita dal presente Regolamento di Esercizio, del personale abilitato necessario per l'esercizio dell'impianto, comunicandone i nominativi e le mansioni all'U.S.T.I.F. su apposito elenco controfirmato dal Direttore di Esercizio;
3. provvedere per la pronta disponibilità del personale e dei mezzi necessari per il soccorso;
4. comunicare al U.S.T.I.F. le variazioni del personale con le modalità di cui sopra;
5. rispettare i contratti collettivi di lavoro, le leggi sociali e quelle sugli infortuni;
6. dare seguito alle disposizioni riguardanti il personale contenute in norme di legge, nel presente Regolamento nonché quelle impartite dal U.S.T.I.F. e dal Direttore di Esercizio;
7. provvedere alla permanente copertura assicurativa dei rischi;
8. provvedere a fornire, secondo quanto concordato con il Direttore di Esercizio tutte le attrezzature, i materiali di consumo, di scorta e di ricambio per le operazioni di manutenzione ordinaria e, in generale, tutti i mezzi necessari per garantire la sicurezza del servizio e la prevenzione degli infortuni sul lavoro, assicurando altresì la disponibilità di idonei locali sia per la conservazione di materiali ed attrezzature, sia per l'esecuzione delle operazioni occorrenti;
9. dare corso agli interventi di manutenzione straordinaria, di rifacimento, di adeguamento tecnico ritenuti necessari, ai fini della prosecuzione dell'esercizio in condizioni di sicurezza, dal Direttore di Esercizio;
10. assumere, con il benestare del Direttore di esercizio, gli agenti necessari al servizio in relazione all'organico stabilito ai sensi dell'art. 7 del DPR 753/80;
11. applicare gli eventuali provvedimenti disciplinari proposti nei confronti degli agenti dal Direttore di esercizio;
12. provvedere all'attuazione di tutte le misure di carattere antinfortunistico previste dalla legge o prescritte dal U.S.T.I.F. e/o dal Direttore di Esercizio a favore del personale addetto all'impianto;
13. trattare tutte le pratiche amministrative ed ottemperare agli obblighi previsti nell'atto di concessione o nella legislazione vigente in materia;

- 14.** comunicare tempestivamente all'U.S.T.I.F. di Venezia ed alla Provincia di Verona, anche mediante trasmissione fax o telegramma, qualsiasi incidente o fatto che abbia turbato o turbi la regolarità e la sicurezza dell'esercizio dell'impianto.

Parte II

**PERSONALE**

**Art. 3. Organico e generalità**

La direzione ed il personale addetto all'esercizio sono ordinati come segue:

- Direttore di Esercizio
- Caposervizio e suo sostituto
- Macchinista o suo sostituto
- Agenti di scorta delle vetture
- Agenti di stazione

E' dovere del Concessionario, in qualsiasi periodo ed orario durante l'esercizio, assicurare sull'impianto una consistenza numerica del personale tale da garantire l'efficienza del servizio, tenendo conto delle possibili assenze per i riposi periodici, i congedi, le malattie, ecc.

Qualora non sia garantita la consistenza numerica minima del personale, il servizio deve essere sospeso.

L'elenco nominativo del personale, in ordine gerarchico, e delle rispettive mansioni deve essere esposto in un'apposita tabella presso la stazione motrice e deve essere firmato dal Concessionario e controfirmato dal Direttore di Esercizio, i quali devono curare che esso sia sempre completo e venga aggiornato di ogni eventuale modifica che riguardi sia i nominativi, sia le mansioni; copia completa dell'elenco e delle successive eventuali variazioni deve essere trasmessa, a cura del Concessionario, alla Provincia di Verona ed all'U.S.T.I.F. di Venezia, prima dell'inizio dell'esercizio stagionale, assieme agli orari ed alle tariffe in vigore.

Il personale che svolge le mansioni di Capo Servizio deve essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dall'U.S.T.I.F. di Venezia; i Macchinisti e gli agenti devono invece essere riconosciuti dal Direttore di Esercizio idonei alle mansioni loro affidate.

Tutto il personale deve godere della cittadinanza di uno Stato dell'Unione Europea e ad esso è riconosciuta, durante il servizio, la qualifica di incaricati di pubblico servizio. Tutto il personale dovrà essere munito di segno distintivo che faccia riconoscere l'appartenenza al personale di servizio.

I singoli agenti potranno svolgere in situazioni transitorie mansioni diverse da quelle ordinarie, purché tale variazione di mansioni avvenga in senso minoritario (ad. es. il Capo Servizio od il sostituto del Capo Servizio quale macchinista o quale agente di stazione, ecc.).

**Art. 4. Mansioni ed obblighi del Direttore di Esercizio**

Il Direttore di Esercizio deve essere un ingegnere abilitato all'esercizio della professione nel territorio della Repubblica Italiana e possedere esperienza specifica nel settore dei trasporti con trazione a fune.

Il Direttore di Esercizio deve essere nominato dal Concessionario, previo benestare del U.S.T.I.F. di Venezia, il quale può richiederne la sostituzione in qualsiasi momento.

Egli non ha obbligo di risiedere sul posto; i suoi obblighi e le sue responsabilità sono limitati all'impianto ed alle attività strettamente funiviarie del Concessionario.

Il Direttore di Esercizio deve attenersi a quanto stabilito dall'art. 3 del D.M. 5 giugno 1985 "*Disposizioni per i direttori ed i responsabili e per gli assistenti tecnici preposti ai servizi di pubblico trasporto effettuati mediante funicolari aerei o terrestri*", oltre a :

1. determinare il numero degli agenti necessari all'esercizio dell'impianto nei vari periodi dell'anno, attenendosi a quanto stabilito all'articolo 2 del presente Regolamento di Esercizio;
2. dare l'assenso all'impiego di personale non abilitato che svolge tirocinio sull'impianto, subordinandolo alla presenza continuata di personale abilitato, sotto la responsabilità del Capo Servizio;

- 3.** accertare il possesso dei requisiti tecnici richiesti al personale abilitato e proposto dal Concessionario per lo specifico impianto e per ben determinate mansioni, autorizzandone in tal modo l'impiego in esercizio e provvedendo al riconoscimento dell'idoneità degli agenti;
- 4.** trasmettere all'U.S.T.I.F. di Venezia ed alla Provincia di Verona, al Concessionario ed al Capo Servizio eventuali osservazioni sul personale di servizio;
- 5.** esonerare dal servizio, mediante apposito ordine scritto trasmesso al Concessionario, il personale che egli giudichi non più idoneo allo svolgimento delle mansioni affidate;
- 6.** curare la preparazione del Capo Servizio ed assistere il medesimo nell'addestramento del personale;
- 7.** stabilire le modalità per la manutenzione, dare le relative istruzioni scritte al Capo Servizio, interpellare eventualmente le Ditte Costruttrici, e comunicare le suddette istruzioni al Concessionario per gli adempimenti di competenza;
- 8.** effettuare le prescritte verifiche e prove annuali, di riapertura dell'esercizio e straordinarie, per accertare lo stato di conservazione, di funzionamento e di sicurezza di tutte le parti dell'impianto, sulla base di quanto stabilito dalle prescrizioni tecniche speciali emanate dagli Organi Statali per ogni tipo di funivia bifune a due vetture con movimento a va e vieni; la data delle visite annuali e straordinarie deve essere comunicata con congruo anticipo all'U.S.T.I.F. di Venezia ed alla Provincia di Verona, ai fini della partecipazione dei funzionari delle stesse;
- 9.** effettuare, a proprio giudizio o su richiesta del Concessionario o del Capo Servizio, ispezioni sull'impianto durante il suo funzionamento, ai fini di accertarne la sicurezza e la regolarità di funzionamento;
- 10.** comunicare al Concessionario ed al Capo Servizio, a seguito delle verifiche, delle prove e delle ispezioni di cui sopra, i lavori da effettuare e le disposizioni di esercizio da seguire al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio stesso; deve poi accertare l'ottemperanza a quanto prescritto;
- 11.** mantenere i rapporti con il U.S.T.I.F. per le questioni tecniche riguardanti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, dandone comunicazione al Concessionario;
- 12.** conservare a disposizione dell'U.S.T.I.F. copia di tutte le disposizioni, segnalazioni e prescrizioni di esercizio;
- 13.** controfirmare gli appositi verbali sulle operazioni di impalmatura della fune di soccorso;
- 14.** dare immediata comunicazione degli incidenti interessanti la sicurezza o la regolarità dell'esercizio dell'impianto all'U.S.T.I.F. di Venezia ed alla Provincia di Verona e trasmettere loro, entro 5 giorni dall'accaduto un rapporto sull'incidente, con indicazione dei provvedimenti eventualmente adottati o con proposte circa quelli da adottare; deve inoltre disporre l'espletamento di un'inchiesta secondo quanto disposto dall'art. 93 del DPR 753/80;
- 15.** controllare la rispondenza dell'impianto alle vigenti norme della prevenzione infortuni;
- 16.** curare la regolare compilazione del libro giornale;
- 17.** fornire proposte all'autorità tecnica di sorveglianza per eventuali modifiche da apportare al Regolamento di Esercizio al fine di adeguarlo alle nuove esigenze.

**Art. 5. Mansioni ed obblighi del Capo Servizio**

Il Capo Servizio ha il compito ed il dovere di eseguire e fare eseguire le disposizioni contenute nel presente Regolamento di Esercizio e quelle impartite dal Direttore di Esercizio per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, nonché di intervenire di propria iniziativa in tutti quei casi in cui ciò si rendesse necessario in dipendenza di situazioni particolari, integrando le disposizioni ricevute dal Direttore di Esercizio con l'adozione degli opportuni provvedimenti atti a garantire o ripristinare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

In particolare:

1. durante l'esercizio dell'impianto deve risiedere sul posto oppure deve essere reperibile in ogni momento attraverso collegamento telefonico o radiotelefonico; in caso di sua assenza per turno settimanale deve dare preventiva comunicazione al sostituto Capo Servizio;
2. esercita il controllo sull'impianto, sul personale (addestramento, turni, disciplina, comportamento di esso verso il pubblico, ecc.) e sul regolare traffico dei viaggiatori;
3. è tenuto a provvedere alla manutenzione dell'impianto ed all'effettuazione delle verifiche e delle prove previste dal presente Regolamento, curando la regolare compilazione del "Libro - Giornale" e controllando l'effettuazione delle prove e verifiche giornaliere eseguite dal macchinista;
4. provvede alla pronta disponibilità del personale e dei mezzi necessari per il soccorso e dirige le eventuali operazioni di soccorso;
5. è tenuto a dare immediata comunicazione al Concessionario ed al Direttore di Esercizio nel caso in cui si verificano incidenti durante l'esercizio, facendone annotazione sul "Libro - Giornale";
6. provvede affinché venga osservato l'orario di esercizio approvato;
7. risponde della conservazione dei materiali d'uso, di scorta, di ricambio e dei mezzi di protezione antinfortunistica; comunica al Direttore di Esercizio ed al Concessionario l'elenco dei materiali di consumo e di ricambio necessari per l'esercizio e la manutenzione;
8. osserva e fa osservare le norme di esercizio contenute nel presente Regolamento e nelle eventuali disposizioni impartite dal Direttore di Esercizio;
9. prende tutte le iniziative necessarie ed atte a garantire la sicurezza dell'esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse o di altri eventi che rendano necessarie particolari cautele per garantire l'ultimazione dell'esercizio in condizioni di sicurezza;
10. segnala tempestivamente al Direttore di Esercizio ed al Concessionario eventuali guasti, difetti o anomalie dell'impianto allo scopo di ottenere le disposizioni relative, facendone annotazione nel "Libro - Giornale", con l'indicazione della causa accertata e dei provvedimenti presi, disponendo, nei casi in cui dette anomalie possono compromettere la sicurezza di esercizio, l'immediata sospensione dello stesso;
11. provvede a che i locali di servizio, le cabine di trasformazione, i fabbricati, le coperture e le adiacenze delle stazioni siano sempre in ordine, sgombrati del superfluo e che le relative chiusure e recinzioni siano ben conservate ed efficaci.
12. ha facoltà di vietare il trasporto di persone o cose che, a suo giudizio, possano pregiudicare la sicurezza o la regolarità dell'esercizio;
13. attua, nell'ambito delle proprie mansioni e competenze, le misure di sicurezza previste dalle norme per la prevenzione infortuni.

Il Capo Servizio è responsabile dell'accertamento dello stato delle funi.

Al Capo Servizio è affidata, nell'ambito delle direttive generali impartite dal Direttore di Esercizio, la scelta del tipo di azionamento, nonché della velocità di marcia dell'impianto.

A cura del Capo Servizio devono essere sigillati i parzializzatori e le chiavi che possono escludere alcune delle protezioni e delle sicurezze di stazione o di linea; sul Capo Servizio (o,

in sua assenza, sul suo sostituto) ricade la responsabilità dell'uso di tali parzializzatori; il ricorso a questi dispositivi di esclusione deve essere sempre motivato sul libro giornale.

#### **Art. 6. Mansioni ed obblighi del Macchinista titolare**

Il Macchinista ha l'obbligo di attuare le disposizioni emanate dal Direttore di Esercizio e dal Capo Servizio e rientranti nella propria competenza; egli provvede alla manovra, nonché alla sorveglianza ed alla manutenzione del materiale elettromeccanico della stazione motrice, degli impianti di sicurezza e telecomunicazione, dell'argano di soccorso e dei meccanismi della stazione di rinvio, tramite l'agente preposto.

Egli ha in particolare cura della perfetta efficienza dei freni, dei gruppi elettrogeni e degli azionamenti, del perfetto funzionamento dei servizi di controllo e di sicurezza; controlla quotidianamente i suddetti dispositivi prima dell'inizio dell'esercizio (in particolare la linea ed i veicoli) e coadiuva il Capo Servizio nella sorveglianza e manutenzione di tutto l'impianto, provvedendo alle specifiche attribuzioni di cui agli articoli che seguono.

Il Macchinista ha l'obbligo di eseguire le prescritte prove giornaliere, compilando i relativi verbali.

In caso di urgenza, ove non sia possibile attendere le disposizioni del Capo Servizio, il macchinista deve provvedere direttamente.

Durante il movimento dell'impianto il Macchinista ha l'obbligo di:

1. restare entro breve raggio dal posto di manovra, sempre pronto ad intervenire, tranne quando è abilitato l'azionamento automatico da vettura; in questo caso egli assolve anche alle funzioni di agente di stazione e può allontanarsi dal banco per effettuare ispezioni ai macchinari, rimanendo però sempre presente presso la stazione motrice;
2. sorvegliare il corretto funzionamento dei macchinari dell'argano e dei meccanismi di stazione, anche a mezzo della strumentazione del banco di manovra e delle apposite segnalazioni luminose;
3. controllare costantemente ed assiduamente il corretto funzionamento di tutte le parti dell'impianto;
4. sorvegliare il tratto di linea a lui visibile e prestare massima attenzione alle segnalazioni degli altri agenti, accertandosi, in particolare, ogni qualvolta debba mettere in moto l'impianto, che detta manovra avvenga senza alcun danno;
5. impedire ad estranei l'accesso alla sala macchine ed alla cabina di comando;
6. intervenire nel caso in cui si avveda di irregolare comportamento dei viaggiatori in linea, o comunque tale da costituire pericolo;
7. arrestare l'impianto e dare immediata comunicazione al Capo Servizio in caso di guasto o di anomalità rilevante nel funzionamento del macchinario, degli apparecchi di sicurezza e di qualsiasi altra parte dell'impianto;
8. provvedere direttamente in caso di urgenza, ove sia necessario e non sia possibile attendere le disposizioni del Capo Servizio o del suo sostituto;
9. collaborare con il Capo Servizio in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da questo impartiti, compresi il recupero ed il soccorso dei viaggiatori;
10. accertarsi che nessun veicolo contenente viaggiatori si trovi in linea al termine del servizio allorché comunque si decida di sospendere il funzionamento dell'impianto;
11. tenere in consegna e curare la manutenzione dell'attrezzatura antincendio, antiinfortunistica e di pronto soccorso;
12. dare motivazione scritta nel "libro - giornale" in caso di eventuale rottura dei sigilli autorizzata dal Capo Servizio delle chiavi e dei commutatori di parzializzazione;
13. attendere il consenso telefonico ed elettrico dalla stazione di rinvio in caso di arresto dell'impianto da tale stazione, prima di riavviare l'impianto.

**Art. 7. Mansioni ed obblighi del sostituto Macchinista**

Il sostituto del Macchinista titolare e, comunque, il personale abilitato quale macchinista, coadiuva il macchinista ogni volta che ciò occorra e venga espressamente richiesto; quando sostituisce il Macchinista titolare, ne assume pienamente gli obblighi e le mansioni.

**Art. 8. Mansioni ed obblighi degli agenti di scorta alle vetture**

Gli agenti di scorta delle vetture dipendono gerarchicamente dal Capo Servizio e ricevono le disposizioni del caso dal Macchinista o dal suo sostituto.

Gli agenti di scorta delle vetture hanno l'obbligo di:

1. rimanere costantemente presso il posto di lavoro loro assegnato dal Capo Servizio durante l'esercizio ed occupare la vettura a loro destinata durante la marcia, sia che la vettura risulti carica, sia che essa non contenga passeggeri;
2. osservare e sorvegliare (specialmente in concomitanza con avverse condizioni meteorologiche) lo stato della linea nel tratto direttamente rilevabile a vista dalla vettura (in particolare i possibili manicotti sulle funi portanti), i sostegni ed i cavallotti di linea, nonché porre attenzione alla regolarità della marcia della vettura (rulli e bilancieri del carrello, freno sulla portante, attacchi della traente, ecc.) ed all'efficienza del circuito di sicurezza, in modo da poter immediatamente avvertire il Capo Servizio od il Macchinista di ogni irregolarità riscontrata;
3. mantenere pulita la vettura, eseguire le necessarie ispezioni a vista, le lubrificazioni prescritte, la manutenzione prevista per il carrello e per tutti gli impianti e congegni esistenti nella vettura stessa (segnalazione, arresto, freni sulle funi portanti, illuminazione, attrezzi per le operazioni di soccorso, telefono, radiotelefono, ecc.);
4. osservare che i rallentamenti in prossimità delle stazioni nelle zone di dazio avvengano regolarmente; in caso contrario dovranno immediatamente avvisare il macchinista o, se il caso lo richiede, provvedere all'arresto del veicolo utilizzando i pulsanti sul pannello ed eventualmente il comando del freno sulla fune portante;
5. curare che i viaggiatori si tengano pronti sul posto indicato e che l'accesso degli stessi al veicolo avvenga lungo l'itinerario delimitato dagli appositi recinti;
6. agevolare l'operazione di salita dei viaggiatori disabili, bambini od anziani sul veicolo, qualora questo aiuto venga esplicitamente richiesto dai viaggiatori stessi e verificare inoltre che tutti i passeggeri presenti sul piano di imbarco siano regolarmente saliti;
7. inibire la salita a persone in palese stato di ubriachezza nonché a persone che manifestino chiaramente di non sapersi servire con sicurezza dell'impianto e vietare il trasporto di cose che, a loro giudizio, possano pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio; qualora l'agente non ritenga di poter decidere autonomamente su tali situazioni, richiederà la decisione in merito al macchinista e/o al Capo Servizio;
8. provvedere direttamente in caso di guasti o anomalie di funzionamento dell'impianto o per qualsiasi altra necessità, ad arrestare, a mezzo degli appositi pulsanti (ed eventualmente a mezzo della leva di comando del freno sulla portante), il funzionamento dell'impianto, dandone immediata comunicazione al macchinista, unitamente al resoconto dei rilievi fatti e delle ragioni delle fermate;
9. coadiuvare il restante personale nelle eventuali operazioni di soccorso;
10. collaborare con il Capo Servizio e con il macchinista in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da questi impartiti;
11. se negli intervalli tra due corse successive, gli agenti si allontanano dalle vetture, sono tenuti a renderle inaccessibili; gli agenti di scorta delle vetture devono attuare tutte le prescrizioni di esercizio che li riguardano in modo da garantire la sicurezza dei viaggiatori, tenere nei loro confronti un atteggiamento corretto ed evitare ogni discorso estraneo al servizio durante l'adempimento delle rispettive mansioni; essi hanno inoltre l'obbligo di vigilare a che tutti i viaggiatori si attengano alle prescrizioni di cui alla Parte III del presente Regolamento.

#### **Art. 9. Mansioni ed obblighi del personale di stazione**

Gli agenti delle stazioni sono tenuti ad assicurare il regolare afflusso e deflusso dei viaggiatori nonché la salita e la discesa dalle vetture; hanno inoltre l'obbligo di vigilare che tutti i viaggiatori si attengano alle prescrizioni di cui alla parte III del presente Regolamento, ed in particolare:

1. devono curare la disciplina e l'ordine della stazione alla quale sono destinati; sono tenuti a far rispettare la regolarità dell'orario ed il buon trattamento dei viaggiatori, sorvegliano la partenza degli stessi vigilando che il loro numero non sia superiore a quello stabilito dalla capienza della vettura e sono tenuti a sorvegliare la corretta chiusura delle porte e dei cancelli di fossa delle vetture, in presenza di pubblico in attesa sui piani di imbarco;
2. sono tenuti a presidiare costantemente le stazioni a loro affidate per tutta la durata del servizio e devono provvedere ad avvertire immediatamente il Macchinista o il Capo Servizio in caso di qualsiasi anomalia di funzionamento dell'impianto, agendo in caso di estrema necessità, sugli interruttori di arresto di stazione per fermare tempestivamente l'impianto;
3. l'agente addetto alla stazione di rinvio ha in consegna l'attrezzatura antincendio e la cassetta di pronto soccorso ed è responsabile del regolare funzionamento dei telefoni, dei radiotelefoni e dei dispositivi di sicurezza di cui è dotata la stazione di rinvio;
4. l'agente addetto alla stazione di rinvio deve provvedere alla sorveglianza ed alla manutenzione dei dispositivi di tensione delle funi traente e soccorso;
5. devono curare la pulizia di tutti i locali e la chiusura, ad impianto non in servizio, di tutte le porte che regolano il traffico del pubblico e che impediscono l'accesso agli estranei.

#### **Art. 10. Il comportamento verso il pubblico del personale in servizio**

Nessun agente, se non espressamente autorizzato dal Capo Servizio, può allontanarsi dal posto a lui assegnato prima della fine del servizio o prima che qualcuno abbia provveduto a sostituirlo.

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

Il personale deve richiamare l'attenzione dei viaggiatori sull'osservanza delle istruzioni riportate sui cartelli indicatori apposti nelle stazioni e nelle vetture, nonché sulle istruzioni ricevute anche verbalmente dal personale in servizio. In caso di trasgressione alle suddette istruzioni da parte dei viaggiatori, il personale deve avvertire subito il Capo Servizio e, qualora la trasgressione generi pericolo, provvedere a fermare l'impianto.

Qualora i viaggiatori dovessero trasgredire le prescrizioni generali sulla sicurezza, gli agenti sono tenuti a trascriverne le generalità per compilare, eventualmente, successivo verbale.

In caso di incidenti, gli agenti sono tenuti a prestare servizio anche oltre il limite dell'orario normale del loro turno, fino a che siano state rimosse le cause che hanno provocato l'incidente e si sia provveduto a ripararne le conseguenze.

Qualsiasi oggetto rinvenuto nelle stazioni, nelle vetture o lungo la linea deve essere consegnato al Capo Servizio e questi deve consegnarlo alla sede dell'Azienda Concessionaria.

Parte III

**DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI**

**Art. 11. Obblighi dei viaggiatori**

Per usufruire del servizio il viaggiatore deve essere munito di biglietto.

Alle persone estranee al servizio è proibito - salvo autorizzazione o esigenze attinenti all'esercizio dei diritti sindacali regolati da leggi o da accordi contrattuali - introdursi nelle aree e recinti dell'impianto.

Sono esclusi dal trasporto coloro che si trovano in stato di ubriachezza, ovvero in condizioni psicofisiche che possano pregiudicare l'incolumità personale e quella degli altri, quelli che per il loro stato o il loro comportamento possano pregiudicare la sicurezza, disturbare i viaggiatori e turbare l'ordine pubblico, quelli portanti oggetti che impediscano una agevole salita sui veicoli nonché i viaggiatori con abbigliamento non adeguato o comunque non sufficientemente protetti in relazione alle condizioni climatiche ambientali.

Gli utenti dell'impianto devono usare le precauzioni necessarie e vigilare, per quanto da loro dipenda, sulla sicurezza ed incolumità propria, delle persone e degli animali che sono sotto la loro custodia, nonché sulla sicurezza delle proprie cose.

Il viaggiatore che non sia pratico del sistema di trasporto dell'impianto dovrà avvertire il personale e richiedere le istruzioni del caso anche relativamente alle modalità con cui si svolgono le operazioni di soccorso in linea (calata a terra o vetturina di soccorso).

Tenuto anche conto delle modalità di un eventuale soccorso in linea dei passeggeri, i viaggiatori disabili devono far preventivamente presente qualsiasi necessità di aiuto e concordare con il personale le eventuali diverse modalità di trasporto, fatte salve le disposizioni di cui il successivo art. 18.

Il biglietto deve essere utilizzato secondo le modalità previste dalle apparecchiature di lettura e conteggio passaggi; nel prezzo del biglietto è compreso il trasporto degli sci e di un piccolo bagaglio non ingombrante, non eccedente il peso di 10 kg, e non contenente materie pericolose (infiammabili, esplosive, tossiche, inquinanti, ecc.).

E' vietato il trasporto promiscuo di persone e merci, salvo il bagaglio personale.

E' ammesso il trasporto di un solo cane per vettura, esclusivamente munito di guinzaglio e museruola.

Il trasporto di biciclette è regolato da apposite norme emanate con ordine di servizio.

E' vietato il trasporto con l'impianto, da parte di privati, di armi da fuoco anche se scariche e/o smontate, nonché le relative munizioni.

Non sono ammesse precedenzae, salvo che per servizio, soccorso e vigilanza.

I viaggiatori sono tenuti ad osservare le norme emanate dall'Autorità competente e dalla Direzione della Società concessionaria dell'impianto, nell'interesse della regolarità dell'esercizio, esposte nelle stazioni e nei veicoli, nonché tutte le altre disposizioni che, al fine di evitare incidenti, fossero date dagli agenti dell'impianto.

I viaggiatori non devono distrarre e distogliere gli agenti dall'adempimento delle loro mansioni; per l'ingresso e l'uscita dalle vetture i viaggiatori devono attenersi alle indicazioni impartite dagli agenti.

**In particolare i viaggiatori devono attenersi alle seguenti prescrizioni:**

- *cooperare a che il trasporto si esegua regolarmente, comportandosi in modo da non mettere in pericolo la persona altrui o provocare comunque danno;*
- *non ostacolare la chiusura automatica della porta del veicolo;*
- *attenersi alle istruzioni degli agenti per l'ingresso e l'uscita dalle vetture;*
- *abbandonare immediatamente la banchina di sbarco nella direzione indicata.*

**Ai viaggiatori è assolutamente vietato:**

- *provocare in qualsiasi modo oscillazioni alle vetture;*
- *viaggiare nella vettura in posizioni non corrette e pericolose;*
- *toccare ed azionare i dispositivi di sicurezza e segnalazione;*
- *danneggiare, deteriorare od insudiciare le vetture, i locali, gli ambienti dell'impianto nonché i loro arredi ed accessori;*
- *accedere alle stazioni o salire sul veicolo senza la presenza del personale;*
- *parlare agli agenti addetti agli impianti, tranne che per necessità di servizio;*
- *fumare durante il viaggio e nelle zone di attesa nelle stazioni.*

In caso di arresto dell'impianto, che renda necessario il soccorso dei viaggiatori in linea, questi dovranno attenersi alle disposizioni che verranno date dal personale della funivia, astenendosi da ogni iniziativa personale, anche quando, per particolari condizioni, qualcuno di essi possa ritenere di provvedere da solo al salvataggio di se stesso o degli altri.

I viaggiatori che non osservino le presenti disposizioni sono ritenuti responsabili degli eventuali conseguenze o danni arrecati all'esercente, agli altri viaggiatori ed a terzi.

I trasgressori alle disposizioni del presente Regolamento, portate a conoscenza del pubblico a mezzo di appositi comunicati, saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 18 del D.P.R. 753/80.

Ove l'inosservanza possa arrecare serio pregiudizio all'incolumità dei rimanenti viaggiatori, i trasgressori saranno deferiti all'Autorità Giudiziaria, qualora il fatto integri una delle ipotesi di reato previste dagli articoli 432 e 650 del Codice Penale o del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

I reclami dei viaggiatori concernenti la regolarità e la sicurezza del servizio devono essere inviati al U.S.T.I.F. per il Veneto e Friuli V.G. - Strada della Motorizzazione Civile, 13 - 30174 MESTRE (VE) ed alla Provincia di Verona - Via S. Maria Antica, 1 - 37121 VERONA, con le complete generalità ed il preciso indirizzo del reclamante. Non verranno presi in considerazione reclami anonimi.

Tutte le disposizioni di cui al presente paragrafo le altre eventuali riguardanti i viaggiatori e comunque emanate devono essere esposte al pubblico in luogo chiaramente visibile nelle stazioni.

Parte IV

**PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI**

**Art. 12. Competenze e disposizioni**

Nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze, il Concessionario, il Direttore di Esercizio, il Capo Servizio e tutto il personale addetto all'impianto hanno l'obbligo di osservare, in quanto applicabili, le disposizioni di carattere generale contenute nelle vigenti norme per la prevenzione degli infortuni (D.P.R. 27.04.55 n. 547), nonché quelle specifiche riguardanti gli impianti a fune (D.M. 94/72.11 del 04.01.72) e nei D.L. 626/94, D.L. 242/96, ovvero quelle impartite dal competente Servizio Impianti a Fune. Per l'inosservanza delle norme antinfortunistiche sono previste le ammende e gli arresti precisati nel suddetto D.M. In particolare da parte della Società Concessionaria, del Direttore di Esercizio e del Capo Servizio, devono essere soddisfatte tutte le disposizioni di cui ai punti precedenti.

Tutto il personale deve :

1. usare con cura i dispositivi di sicurezza e tutti gli altri mezzi di protezione predisposti o forniti dal datore di lavoro, in particolare durante l'effettuazione di lavori ad organi suscettibili di essere messi in moto, il personale dovrà garantirsi agendo sugli appositi interruttori a consenso, contro intempestive messe in moto dell'impianto; inoltre, durante l'effettuazione di lavori da eseguirsi in luoghi sopraelevati e da posizioni disagiati (in particolar modo i ponteggi di ispezione presso le stazioni ed il balconcino delle vetture) e comunque non protette, dovranno essere usate dal personale le apposite imbragature di sicurezza dotate di doppio cordino;
2. non compiere di propria iniziativa operazioni o manovre che non siano di competenza o che possano compromettere la sicurezza propria o di altre persone;
3. osservare tutte le misure disposte, ai fini della sicurezza individuale e collettiva, dalla Società Concessionaria;
4. segnalare immediatamente al Capo Servizio perché eventualmente riferisca al Direttore di Esercizio, le deficienze dei dispositivi e dei mezzi di sicurezza e protezione, nonché le altre eventuali condizioni di pericolo di cui si sia venuti a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza e nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, per eliminare o ridurre dette deficienze e pericoli;
5. rinnovare o modificare i dispositivi e gli altri mezzi di sicurezza e di protezione solo dopo averne ottenuta l'autorizzazione;
6. fare scrupoloso uso dei dispositivi di anticaduta (imbracature) durante gli interventi sui ponteggi di ispezione delle stazioni e sui terrazzini delle vetture durante la corsa di prova quotidiana e ogni qualvolta un agente debba per un motivo particolare prendere posto sul terrazzino menzionato;
7. fare costante uso degli elmetti e dei guanti di protezione, se compatibili con ciascun intervento sui macchinari dell'impianto.

Parte V

**DISPOSIZIONI NORMALI DI ESERCIZIO**

**Art. 13. Modalità ordinarie di esercizio**

L'esercizio deve svolgersi in conformità all'orario e con l'applicazione delle tariffe approvate dall'Autorità concedente.

Deve essere presente almeno il seguente personale:

- il Capo Servizio (o sostituto);
- il Macchinista (o sostituto);
- l'agente della stazione di rinvio;
- due agenti di scorta delle vetture;
- un agente di riserva della stazione di monte a disposizione, per coadiuvare l'altro agente nelle operazioni di recupero in linea con il carrello di soccorso, individuato anche nella persona di uno degli addetti al Bar "Baita dei Forti" purché abilitati alla funzione, nel caso garantisca la sua presenza per tutta la durata del turno di servizio.

A questi si aggiungono, in relazione al traffico ed a giudizio del Capo Servizio o del Direttore di Esercizio, eventuali agenti ausiliari di stazione in numero da uno a tre.

Orari, tariffe e disposizioni per i viaggiatori di cui all'articolo 11 devono essere esposti al pubblico in posizione ben visibile nelle stazioni.

Nei periodi di esercizio il funzionamento dell'impianto deve essere particolarmente seguito dal Capo Servizio e dagli agenti addetti, al fine di avere in ogni momento piena garanzia che tutti gli organi dell'impianto medesimo siano in perfetto ordine e che tutto funzioni regolarmente; devono essere adottati tempestivamente i provvedimenti necessari ed atti ad eliminare il cattivo funzionamento ed i difetti eventualmente rilevati.

Nelle giornate e nelle ore di vento per il quale sia ancora consentito il servizio, qualora sia prevedibile un aumento rapido di intensità od il sopraggiungere di raffiche pericolose, gli agenti delle stazioni devono osservare frequentemente la linea, anche usando un binocolo, e trasmettere al macchinista le segnalazioni del caso.

Devono essere rispettati sempre e comunque i franchi regolamentari.

Nessuna modifica, anche temporanea, può essere apportata dal personale al funzionamento degli organi dell'impianto, se la stessa non è stata preventivamente autorizzata per iscritto dal Capo Servizio o dal Direttore di Esercizio. Le modifiche temporanee, ammesse solo se non interessanti la sicurezza dell'esercizio, devono essere notificate all'U.S.T.I.F. di Venezia. Le modifiche permanenti devono essere preventivamente autorizzate dallo stesso U.S.T.I.F. di Venezia.

Qualora l'U.S.T.I.F. accerti, durante l'esercizio, deficienze che riducano le condizioni di sicurezza, l'esercente è tenuto a ripristinare al più presto possibile le suddette condizioni, indipendentemente dalle sanzioni previste dalle leggi vigenti.

Il numero di viaggiatori ammessi per ciascun veicolo è di 80 + 1 (ottanta + 1 agente di vettura).

Sotto la responsabilità del Capo Servizio, dopo la chiusura dell'esercizio a fine stagione, si deve provvedere all'effettuazione di tutti i lavori necessari per la buona conservazione dell'impianto. Prima della riapertura dell'esercizio e comunque dopo periodi di inattività, deve effettuarsi, a cura del Direttore di Esercizio, un'accurata visita dell'impianto stesso, per accertarne il corretto funzionamento ed il buono stato di conservazione.

Al termine del servizio dovrà essere impedito l'accesso alle stazioni da parte del pubblico; dovranno venire inoltre apposti, in posizioni ben visibili, cartelli con la scritta "impianto fuori esercizio: è pericoloso avvicinarsi".

Il passaggio delle consegne dal Capo Servizio al suo sostituto deve risultare da una registrazione controfirmata da entrambi sul "libro-giornale" o su un apposito registro e deve essere comunicato al personale.

La comunicazione di chiusura o riapertura dell'impianto al pubblico esercizio per motivi di verifiche e prove periodiche, lavori di manutenzione ordinaria, servizio stagionale ecc., dovrà essere inoltrata al U.S.T.I.F. ed alla Provincia di Verona da parte del Concessionario.

Al mattino, all'atto di predisporre l'impianto per l'esercizio, qualora non siano sopravvenute nelle ore di fuori esercizio condizioni meteorologiche eccezionali (per le quali si rimanda alle specifiche prescrizioni del presente Regolamento) si dovrà eseguire una corsa preliminare alla velocità massima di 3 m/s, durante la quale il macchinista, controlla la stazione di monte mediante l'impianto di videosorveglianza a circuito chiuso ed osserverà con particolare attenzione tutti i dispositivi di controllo e segnalazione dell'impianto, con particolare riferimento alle indicazioni di coppia motrice; l'agente della stazione, durante la successiva corsa di prova, effettuata secondo le modalità ordinarie di cui al successivo articolo 24, procederà ad effettuare i seguenti controlli:

- ispezionare accuratamente i contrappesi, le guide, le pulegge, i microinterruttori di allarme, con particolare riferimento alla corretta posizione degli stessi;
- verificare la libertà di movimento di pulegge e guide mobili;
- osservare la corretta posizione dei raschiaghiaccio e degli antiscarrucolanti;

Quindi, portandosi su una delle due scarpe di avanzstazione (alternandola di giorno in giorno con l'altra) appurerà:

- la corretta posizione dei raschiaghiaccio e degli antiscarrucolanti;
- la corretta posizione del respingente e dei dispositivi ad esso collegati;
- la libertà di movimento delle pulegge di manovra, della puleggia di soccorso, liberandole dall'eventuale accumulo di neve o ghiaccio;
- l'integrità del dispositivo segnamento.

#### **Art. 14. Tipo di azionamento**

La scelta del tipo di azionamento, e cioè il comando automatico da stazione o da vetture, è affidata alla responsabilità del Capo Servizio in relazione alle direttive generali impartite in merito dal Direttore di Esercizio ed in relazione altresì alle esigenze del traffico o di altre specifiche condizioni.

Dovrà essere, invece, impiegato il comando manuale nella prima corsa di prova giornaliera; nelle corse di prova di carattere eccezionale, in caso di ultimazione della corsa con parzializzazione dei circuiti di sicurezza, ed in tutti quei casi in cui per l'insorgere di qualsiasi anomalia, venga meno una o più delle sicurezze predisposte per il controllo del comando automatico.

#### **Art. 15. Velocità di corsa**

La scelta della velocità in linea, sino al valore massimo di 8.0 m/s, resta affidata al Capo Servizio in relazione alle direttive generali impartite in merito dal Direttore di Esercizio ed in relazione altresì alle esigenze del traffico o di altre specifiche condizioni.

#### **Art. 16. Predisposizioni per la partenza e funzionamento: comando da stazione**

Gli agenti di stazione e quelli di vettura devono preavvertire il macchinista che si sta predisponendo una corsa e, pertanto, devono chiedere ed ottenere il nulla osta alla sua effettuazione.

L'agente di scorta deve regolare l'ingresso dei viaggiatori nella vettura a lui affidata; nel caso si prevede che la cabina sarà a pieno carico, egli deve essere il primo a salire nella vettura, collocarsi subito al suo posto presso gli apparecchi di segnalazione e di comando; deve chiudere la porta con l'apposito telecomando, non appena ottenga la conferma che sia salito l'ultimo passeggero da parte del macchinista o dell'agente di stazione, che lo coadiuva nell'operazione.

L'agente di scorta nella vettura che si trova nella stazione di rinvio deve segnalare mediante le apparecchiature di collegamenti a disposizione il "consenso" al macchinista; l'agente di scorta nella vettura che si trova nella stazione motrice deve anch'egli dare il segnale di "consenso" al macchinista; a questo punto il macchinista può mettere in moto l'impianto.

Nel caso di comando manuale, il macchinista, ricevuto il consenso da ambedue le vetture, dà il segnale di partenza e provvede a mettere in moto l'impianto in modo che l'uscita delle vetture stesse dalle stazioni avvenga a velocità moderata senza urti o scosse. Il macchinista deve controllare la velocità di corsa lungo tutto il tragitto e comunque regolarla in modo da garantire la sicurezza e il comfort del trasporto. Prima dell'entrata in zona dazio, il macchinista deve premere il pedale dell' "uomo morto"; l'avvicinamento delle vetture nelle stazioni deve essere eseguito diminuendo progressivamente la velocità di corsa affinché essa rimanga entro i valori stabiliti dai dispositivi di sicurezza (dazio) ed in modo che l'ingresso avvenga regolarmente.

Nel caso di comando automatico dal pulpito tutta la corsa si svolge automaticamente, fermo restando che il macchinista deve controllare l'andamento della corsa diminuendo, se le circostanze lo dovessero richiedere, la velocità pre-impostata. Prima dell'entrata in zona "dazio" il macchinista deve premere il pedale di "uomo morto" e controllare che il rallentamento delle vetture avvenga regolarmente.

Giunte e fermatesi in stazione le vetture, gli agenti di scorta devono aiutare i viaggiatori ad uscire, qualora ciò venga esplicitamente richiesto dai viaggiatori stessi; ultimata la corsa, se quella successiva non è imminente, gli agenti di scorta devono rendere le vetture inaccessibili agli estranei. All'atto dell'abbandono delle stazioni, il personale di servizio avrà cura che l'accesso alle stazioni stesse da parte di non autorizzati risulti impedito dalla chiusura con serrature di tutti gli accessi.

#### **Art. 17. Predisposizioni per la partenza e funzionamento: comando da vetture**

Nel caso in cui l'impianto sia abilitato per il comando automatico da vetture, si devono osservare le seguenti modalità di partenza delle vetture.

L'agente di scorta deve regolare l'ingresso dei viaggiatori nella vettura a lui affidata; nel caso si prevede che la cabina sarà a pieno carico, egli deve essere il primo a salire nella vettura, collocarsi subito al suo posto presso gli apparecchi di segnalazione e di comando; deve chiudere la porta con l'apposito telecomando, non appena ottenga la conferma che sia salito l'ultimo passeggero da parte del macchinista o dell'agente di stazione, che lo coadiuva nell'operazione.

L'agente di scorta della vettura che per prima si prepara per la marcia, fornisce il segnale di "consenso", sia alla motrice che all'altra vettura, mediante l'apposito pulsante; se le condizioni lo permettono e non vi è l'intervento di protezioni automatiche o manuali, dalla motrice viene ritrasmesso alle vetture un allarme acustico ed un segnale luminoso che indica che il consenso alla marcia è stato concesso; a questo punto, una volta completate le operazioni di imbarco e di chiusura porte, l'agente della vettura che non ha ancora impartito comandi, dà il proprio "consenso", che, trasmesso alla motrice, determina sul pannello di segnalazione di entrambe le vetture l'accensione del secondo led di consenso ricevuto; il compito di intervenire sul comando di marcia e determinare finalmente l'avviamento dell'impianto spetta solo ed esclusivamente all'agente che ha fornito per ultimo il consenso.

Qualora al segnale di consenso o di partenza l'impianto non venga messo in moto, gli agenti di scorta delle vetture non debbono aprire le porte per far scendere i viaggiatori, se non dopo aver avuto dal macchinista la chiara conferma che l'impianto non verrà messo in moto. Qualora uno degli agenti di scorta delle vetture, dopo aver dato il segnale di consenso alla partenza dovesse annullare tale segnale, lo deve fare agendo sui dispositivi di arresto.

Gli agenti di scorta devono controllare l'andamento della corsa, diminuendo, se le circostanze lo dovessero richiedere, la velocità preimpostata mediante l'apposito pulsante. L'eventuale riaccelerazione dell'impianto deve essere comandata dallo stesso agente che ha effettuato il rallentamento. Nel caso venga richiesta un'ulteriore diminuzione della velocità da parte dell'altra vettura, la successiva riaccelerazione avverrà solamente in seguito al relativo comando da parte di entrambe le vetture.

Gli agenti, ricevuto, il segnale acustico di dazio, devono entrambi premere il pulsante "consenso", che con impianto in marcia funge da "uomo morto" e controllare che il rallentamento delle vetture avvenga regolarmente.

**Il servizio con comando dalle vetture è comunque subordinato a:**

- 1. autorizzazione del Caposervizio regolarmente annotata sul libro giornale;**
- 2. presenza del macchinista in servizio all'interno della stazione motrice;**
- 3. assenza di parzializzazioni di protezioni di alcun genere in atto;**
- 4. perfetto funzionamento del registratore di eventi;**
- 5. ripresa della marcia dopo un arresto intervenuto o comandato durante la corsa solo dal banco di manovra di stazione;**
- 6. modalità di marcia in "automatico".**

#### **Art. 18. Trasporto di viaggiatori disabili**

Tutti gli eventuali passeggeri disabili devono preventivamente avvertire il personale prima di salire a bordo delle vetture ed attenersi alle seguenti disposizioni.

A loro è riservato in ogni vettura uno strapuntino sul quale prendere posto.

I passeggeri con difficoltà motorie, ma che possono salire e scendere dalle vetture autonomamente, devono obbligatoriamente reggersi saldamente agli appositi sostegni per tutta la durata del viaggio o, all'occorrenza, prendere posto sullo strapuntino.

I passeggeri con propria sedia a rotelle sono ammessi a bordo di ciascuna vettura nel numero massimo di due, al fine di facilitare eventuali operazioni di soccorso in linea e devono essere seguiti per tutta la durata del viaggio da un accompagnatore qualificato.

La sedia a rotelle deve venire posizionata nei pressi di una delle porte di accesso della cabina e venire bloccata con i propri freni, nonché fissata con le cinghie in dotazione ai supporti del mancorrente lungo le pareti della cabina. Per ciascuna sedia a rotelle si dovrà ridurre di quattro unità il numero di passeggeri imbarcati.

I passeggeri non vedenti devono obbligatoriamente prendere posto sullo strapuntino per tutta la durata del viaggio e, se non accompagnati, sono ammessi a bordo di ciascuna vettura nel numero massimo di due, al fine di facilitare eventuali operazioni di soccorso in linea.

I passeggeri non udenti devono eventualmente munirsi di materiale per scrivere al fine di comunicare con gli agenti.

Parte VI

**DISPOSIZIONI PARTICOLARI DI ESERCIZIO**

**Art. 19. Disposizioni per circostanze eccezionali**

Se durante il funzionamento il Capo Servizio, il Macchinista, gli Agenti delle stazioni, o quelli di scorta delle vetture osservassero nel macchinario degli argani principali, in quello del carrello di soccorso, nei meccanismi di stazione, nelle funi, nel sistema di sospensione e scorrimento dei loro contrappesi, nel carrello delle vetture, nelle pulegge di deviazione e rinvio delle funi traente e soccorso, nelle strutture di sostegno delle due stazioni, nelle due vetture, nei sostegni di linea, etc., qualche fatto che possa costituire pericolo per i viaggiatori, per il personale di servizio o per l'impianto, essi devono provvedere a rallentare immediatamente l'impianto, mediante l'apposito pulsante oppure, in dipendenza del particolare guasto o disfunzione rilevata, arrestare l'impianto stesso agendo sugli appositi pulsanti.

Qualora i provvedimenti adottati non dovessero essere sufficienti, gli agenti di scorta devono azionare manualmente il freno di emergenza che agisce sulle funi portanti.

Si ricorda che tirando la leva del freno di emergenza delle vetture verso il basso si ottiene un'azione frenante ridotta, mentre spingendola verso l'alto entra in funzione un numero maggiore di pinze freni realizzando una maggiore decelerazione.

I freni sulle portanti devono essere usati solo in caso di estrema necessità, come, per esempio, impedire un impatto nelle stazioni, evitando assolutamente di farli intervenire in prossimità dei sostegni e dei cavallotti di linea.

Arrestata la marcia, l'agente di vettura deve subito mettersi in comunicazione con il macchinista con gli apparati in dotazione per spiegare il motivo della frenata, attendendo ordini impartiti dal Macchinista stesso o dal Capo Servizio; l'Agente di vettura non deve in nessun caso provvedere a ricaricare il freno se non dopo averne avuto specifica disposizione dal Macchinista.

Durante il periodo di arresto della vettura in linea, gli Agenti di scorta devono mantenersi in regolare contatto telefonico o radiofonico con il Macchinista, adoperandosi a rassicurare i viaggiatori. Solo in caso di anomalie meno gravi, e comunque ben individuate (ad. esempio in caso di vento), gli agenti di scorta possono chiedere al macchinista il semplice rallentamento della corsa, oppure intervenire direttamente sul quadro comandi della propria vettura.

In caso di vento di intensità maggiore di quella per la quale è consentito il servizio, o di raffiche pericolose, deve essere disposta la sospensione del servizio; qualora le condizioni atmosferiche lo consentano, il Macchinista può completare la corsa iniziata rallentando la velocità di marcia in linea e soprattutto al momento dei passaggi delle vetture sui sostegni ed all'entrata delle vetture in stazione, prendendo tutte quelle cautele, che la situazione dovesse richiedere; in tutti questi casi il Macchinista deve comunque mantenersi in costante contatto con gli Agenti di scorta delle vetture per ottenere informazioni sullo stato della linea e su altre specifiche condizioni che dovessero suggerirgli particolare prudenza.

La velocità massima ammissibile del vento per l'esercizio pubblico dell'impianto è di 20 m/s (72 km/h.) Se però l'azione del vento fosse tale da rendere pericolosa anche l'ultimazione della corsa a velocità ridotta, è prescritto che l'impianto venga arrestato, avvisando i viaggiatori con i mezzi a disposizione sulle ragioni dell'arresto, tranquillizzandoli ed eventualmente predisponendo l'eventuale operazione di soccorso in linea.

In generale il Capo Servizio disporrà la limitazione o la sospensione dell'esercizio ogni qualvolta che le condizioni atmosferiche siano tali da pregiudicare la sicurezza dei viaggiatori o dell'impianto (minaccia di temporali, nebbia con pregiudizievole diminuzione della visibilità, vento spirante a raffiche, etc.), valutando anche in base al numero di viaggiatori presenti a monte. Delle decisioni egli deve dare comunicazione all'agente della stazione di Monte Baldo, affinché a sua volta ne informi i viaggiatori.

In caso di fermata prolungata il macchinista deve subito avvertire i viaggiatori in linea, per tramite dell'agente di vettura, servendosi del sistema di comunicazione tra stazioni e vetture.

In caso di guasto di uno dei organi principali, si può proseguire l'esercizio con l'altro organo, dopo aver eventualmente disinnestato all'occorrenza il giunto dell'albero lento del riduttore guasto (che funge da riserva); in caso di guasto di entrambi i motori elettrici o dei loro azionamenti non si può proseguire l'esercizio e bisogna predisporre il recupero dei viaggiatori nelle stazioni con l'organo idraulico di recupero dopo di che l'esercizio deve essere sospeso. In caso di mancanza di rete E.N.E.L. si può proseguire l'esercizio avviando il gruppo elettrogeno che alimenta i motori di riserva, di recupero e di soccorso. Le istruzioni per l'utilizzo degli azionamenti di recupero e soccorso sono contenute nell'allegato Piano di Soccorso.

Il funzionamento dell'impianto con i circuiti di sicurezza esclusi è rigorosamente vietato; per esigenze di carattere assolutamente eccezionale o in caso di guasti ai circuiti di sicurezza di linea, il Capo Servizio, eseguiti gli accertamenti del caso, potrà disporre, sotto la propria responsabilità, l'ultimazione della corsa, escludendo tali circuiti per mezzo degli appositi interruttori piombati; in tale circostanza egli dovrà adottare tutte le cautele che la situazione comporta; in presenza di esclusione di protezioni è ammesso l'esercizio continuo solo nel caso cui consegua automaticamente una limitazione di velocità di tipo "leggero". In caso di esclusione che comporti una penalizzazione "pesante", è ammesso il solo rientro in stazione delle vetture, con le cautele a tal fine necessarie; di tutti i provvedimenti presi, egli dovrà infine dare motivazione sul "libro-giornale"

Ogni volta che il servizio viene sospeso nel corso della giornata per una delle circostanze eccezionali sopra descritte, il servizio stesso non potrà essere ripreso se non dopo aver effettuato una ispezione della linea (anche per mezzo di più corse di prova), onde accertare materialmente le buone condizioni dell'impianto e l'assenza di situazioni che possano pregiudicare la sicurezza.

In concomitanza con la ripresa del servizio dopo una sospensione dello stesso superiore ad una giornata, oppure a seguito di un evento meteorologico avverso ed eccezionale, o comunque tale a giudizio del Capo Servizio, sono richieste le seguenti precauzioni.

Prima della messa in moto dell'impianto si deve visionare con particolare attenzione la stazione di valle, quella di monte tramite la videosorveglianza e lo stato di tutte le protezioni dell'impianto; quindi, qualora tutto si dimostrasse in regola, si potrà muovere l'impianto, con le due cabine non presenziate, per 200 metri alla velocità di 1 m/s, e quindi completare la corsa alla velocità massima di 2 m/s, osservando sempre ed in continuazione tutti i dispositivi di segnalazione e controllo, con particolare riferimento agli indicatori di coppia motrice. Una volta completata con esito favorevole questa corsa, si dovrà ispezionare accuratamente il carrello della vettura che ha sostato nella stazione di monte, facendo intervenire manualmente da fermo anche il freno sulla portante; infine si procederà secondo le istruzioni impartite per il caso di avviamento ordinario mattutino dell'impianto.

In caso di inizio o ripresa del servizio a seguito di eventi eccezionali, quali, p. es.:

- nevicata eccezionali o galaverna, tali da determinare manicotti sulle funi e sui meccanismi, accumuli in linea, nelle stazioni o nelle fosse tali da impedire le normali procedure
- a seguito di forti temporali od ogni qualvolta, a giudizio del capo Servizio, siano intervenuti fatti che possano aver pregiudicato la piena integrità e funzionalità della stazione di monte

è obbligatorio effettuare la prima corsa con la stazione di monte presidiata dall'Agente di stazione.

#### **Art. 20. Istruzioni per le operazioni di soccorso**

Il Capo Servizio, o chi ne fa le veci, assume la direzione delle operazioni di soccorso per il recupero dei viaggiatori in linea, predisponendo il personale e le attrezzature necessarie, impartendo le disposizioni del caso secondo l'allegato Piano di Soccorso, e seguendo le operazioni stesse fino al loro completo svolgimento.

Sull'impianto sono disponibili due sistemi di soccorso: quello principale che adotta il veicolo apposito e quello integrativo che sfrutta il sacco di calata.

#### **Art. 21. Ordini di servizio**

Le disposizioni di cui al presente Regolamento potranno essere integrate a titolo di completamento o di chiarimento particolareggiato, o per speciali esigenze, o per prescrizioni

del U.S.T.I.F. di Venezia, da ordini di servizio emessi dal Direttore di Esercizio progressivamente numerati e trasmessi sia al Capo Servizio che alla Società Concessionaria dell'impianto per gli adempimenti di rispettiva competenza, nonché in copia all'U.S.T.I.F. di Venezia ed alla Provincia di Verona.

**Art. 22. Conservazione del Regolamento e degli ordini di servizio**

Tutto il personale dovrà prendere attenta visione del presente Regolamento, rilasciando apposita dichiarazione scritta di "presa visione" al Direttore di Esercizio. Un esemplare dovrà venire conservato con cura e diligenza presso la stazione motrice dell'impianto insieme alle copie degli ordini di servizio.

**Art. 23. Ulteriori prescrizioni particolari di esercizio**

L'esercizio dell'impianto è subordinato anche al rispetto delle prescrizioni di esercizio specifiche dell'impianto, riportate nell'Allegato "A" Parte seconda.

Parte VII

**MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO E VISITE PERIODICHE**

**Art. 24. Generalità**

Per la manutenzione degli impianti ed ai fini degli accertamenti di cui al Regolamento Generale per le funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone, devono effettuarsi visite e prove periodiche che si distinguono in "ordinarie" e "straordinarie". Sono ordinarie quelle a scadenza fissa (giornaliere, settimanali, mensili, bimensili, trimestrali e di riapertura stagionale); sono straordinarie quelle che seguono a lavori straordinari di manutenzione e dopo modifiche all'impianto, quelle per l'esame interno delle funi, e quelle eventualmente prescritte dalle Autorità di Sorveglianza.

Le visite e le prove ordinarie, ad esclusione di quelle annuali e di riapertura stagionale, saranno eseguite sotto la diretta responsabilità del Capo Servizio, con il controllo del Direttore di Esercizio.

Le visite e le prove ordinarie per le riaperture stagionali all'esercizio e quelle straordinarie, ricadono sotto la diretta responsabilità del Direttore di Esercizio. Esse devono effettuarsi in maniera approfondita ed, almeno una volta nel corso dell'anno, alla presenza di un funzionario dell'U.S.T.I.F. di Venezia.

I risultati delle verifiche e prove giornaliere, settimanali, mensili, bimensili e semestrali devono essere riportati sul "Libro Giornale" tenuto presso la postazione del Macchinista a disposizione dell'Autorità di sorveglianza unitamente al Regolamento di Esercizio. In ogni caso il personale dovrà eseguire, alle scadenze prescritte, tutte le prove e le verifiche previste nel "libro - giornale", anche se non espressamente citate negli articoli seguenti, confrontandone i risultati con quanto riportato nelle istruzioni impartite dal Direttore di Esercizio e nei dati di riferimento.

Si riassumono qui di seguito le principali prove ed ispezioni periodiche, fermo restando quanto previsto a riguardo dal costruttore nel manuale di uso e manutenzione.

**Art. 25. Verifiche e prove giornaliere**

Sotto la responsabilità del Capo Servizio si deve provvedere alle seguenti verifiche e prove giornaliere:

1. accurata verifica di ogni parte dell'impianto, prima della apertura al pubblico; il macchinista deve ispezionare i meccanismi della stazione motrice ed assicurarsi del perfetto funzionamento di tutti gli organi, in particolare dei freni, degli azionamenti e dei gruppi elettrogeni, degli impianti di sicurezza e di quelli di telecomunicazione; l'agente addetto alla stazione di rinvio ne ispezionerà gli apparecchi, accertandosi che i contrappesi delle funi traente e soccorso siano in corretta posizione e possano compiere liberamente la loro escursione; gli indici scorrenti sulla scala di posizione dei contrappesi devono essere letti ed il valore ottenuto riportato sul Libro Giornale;
2. esame da parte di ciascun agente di scorta delle vetture degli attacchi delle funi ed ispezione delle vetture e dei carrelli, con speciale riguardo agli organi del freno automatico sulle portanti;
3. accertamento, prima dell'inizio del servizio quotidiano, da parte del Capo Servizio e del Macchinista delle condizioni atmosferiche lungo il tracciato, i quali e decideranno l'avvio dell'impianto solo dopo essersi assicurati che le condizioni stesse siano tali da consentire il funzionamento senza pericoli;
4. effettuazione di una o più corse di prova, (a seconda delle necessità), con vettura priva di passeggeri, nel corso della quale gli agenti di scorta delle vetture, in comunicazione radio con le stazioni, compiranno l'intero percorso sul terrazzino delle rispettive vetture, ispezionando la linea, con particolare attenzione per sostegni, scarpe e rulliere, assicurandosi che la posizione dei rulli sia corretta e che questi possano liberamente girare sui loro cuscinetti, nonché per i cavallotti di linea, funi ed attacco fune traente e verificando anche lo stato del terreno sottostante la linea, ove è possibile l'utilizzo del sacco di calata in

caso di necessità; la prima corsa di prova dovrà essere iniziata a velocità molto ridotta; tale velocità deve essere mantenuta per tutto la durata della corsa di prova; durante le corse di prova verranno anche provati i pulsanti di arresto dell'impianto nelle vetture e nelle stazioni; ogni anomalia riscontrata nel corso delle verifiche giornaliere, nonché i relativi provvedimenti adottati dovranno essere annotati sul Libro Giornale, trascrivendo il nome degli agenti che hanno eseguito le verifiche, la firma del Macchinista e quella del Capo Servizio;

5. annotare sul Libro Giornale la posizione dei contrappesi prima dell'inizio del servizio, la temperatura, le condizioni atmosferiche, la direzione e l'intensità del vento, la distribuzione dei servizi con i nominativi degli agenti ad essi adibiti.

#### **Art. 26. Verifiche e prove settimanali**

Una volta alla settimana, sotto la responsabilità del Capo Servizio, coadiuvato dagli agenti di vettura e di stazione, in occasione della verifica della linea, si deve eseguire una speciale ispezione allo stato dei dispositivi delle stazioni, della linea e delle vetture, accertando il corretto e rispettivo posizionamento di tutti i sistemi, la loro funzionalità, la regolare lubrificazione delle componenti ad attrito (perni, ingranaggi), e controllando il consumo delle gole dei rulli del carrello delle vetture stesse e delle pulegge motrici e di rinvio delle funi traenti e di soccorso; si verificherà inoltre il corretto posizionamento dei raschiaggiaccio e degli antiscarrucolanti.

Si procede poi alla prova dei vari freni dell'impianto, con impianto fermo ed in corsa, controllando il livello dell'olio dei serbatoi e controllando l'efficienza del centrifugo, provocandone a mano l'azione; vanno poi effettuate prove con il gruppo elettrogeno, con l'azionamento di recupero e con quello di soccorso.

Nelle stazioni vanno accuratamente ispezionati le deviazioni, gli avvolgimenti e gli ancoraggi delle funi portanti e vanno controllati il rumore e la temperatura presso i cuscinetti delle pulegge e dei motori elettrici.

Nelle vetture si procederà ad una accurata ispezione delle strutture portanti della cabina ed alla prova dello scatto a mano del freno di emergenza automatico sulla fune portante.

Vanno infine ispezionati nei particolari i dispositivi di tensione.

I risultati delle verifiche e delle ispezioni eseguite devono essere annotati sul "Libro - Giornale", firmato dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmato per presa visione dal Capo Servizio e dal Direttore di Esercizio.

#### **Art. 27. Verifiche e prove mensili**

Sotto la responsabilità del Capo Servizio, si procederà alle seguenti verifiche e prove mensili:

1. verifica dello stato dell'impianto per la sicurezza e le telecomunicazioni e prova del freno automatico per eccesso di velocità meccanico;
2. visita alle funi ed agli ancoraggi, accertandone lo stato di conservazione e la buona lubrificazione; è fatto obbligo, in tali occasioni, di rivolgere particolare attenzione ai tratti dove le funi portanti appoggiano sulle scarpe e le carrelliere, sui sostegni e nelle stazioni;
3. verifica della tenuta amperometrica dei freni d'argano (servizio ed emergenza).

I risultati delle verifiche e delle ispezioni eseguite devono essere annotati sul "libro - giornale", firmato dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmato per presa visione dal Capo Servizio e dal Direttore di Esercizio.

#### **Art. 28. Verifiche e prove bimestrali e semestrali**

Fermo restando che il Capo Servizio ha la responsabilità dell'accertamento tempestivo dello stato delle funi ogni qualvolta egli abbia dubbi sulle condizioni di efficienza delle medesime, una volta ogni due mesi deve essere fatto, a velocità ridotta, l'esame a vista dello stato di conservazione delle funi, ricercando ed individuando le rotture dei fili e rilevando i diametri delle funi stesse; in tale occasione si accerterà anche la regolare lubrificazione. I risultati delle

verifiche stesse devono essere annotati sull'apposito "Libro - Giornale", firmati dagli agenti che hanno eseguito le verifiche stesse e controfirmati dal Capo Servizio e dal Direttore di Esercizio.

Ogni sei mesi devono essere ispezionati a fondo i motori elettrici, con particolare riguardo per le spazzole, i pressostati delle centraline pneumatiche ed idrauliche, le guide dei contrappesi delle funi, i bilancieri dei carrelli.

#### **Art. 29. Verifiche e prove ordinarie annuali, di riapertura stagionale e straordinarie**

Per accertare lo stato di conservazione e di funzionamento di tutte le varie parti dell'impianto, il Direttore di Esercizio deve eseguire, almeno una volta all'anno, una visita generale molto accurata.

In occasione di tale sessione di verifiche devono essere effettuate anche le corse di prova con vetture a pieno carico e nelle condizioni di carico più gravose per i motori, i freni, gli organi di sicurezza e segnalazione, i dispositivi di soccorso ed i freni automatici sulla portante, sia con comando da vettura che da cabina di comando; verrà anche effettuata la prova del "finto taglio" mediante allentamento della fune traente e zavorra al fine di verificare il corretto funzionamento del relativo dispositivo di sicurezza.

Sarà infine effettuato l'esame sulla situazione delle funi, riassumendo i dati ricavati sia dagli esami periodici eseguiti a vista durante l'apposita corsa di prova settimanale che dagli esami magnetoiduttivi; il controllo si riferirà in particolare al rilievo dei fili rotti visibili e alla misura diretta dei diametri delle funi, alla misura delle eventuali abrasioni dei fili stessi, ciò con particolare riguardo per i tratti di fune portante che poggiano sulle scarpe di sostegno i prossimità delle stazioni; verrà infine verificata l'integrità degli ancoraggi e degli avvolgimenti delle funi portanti sui tamburi.

In concomitanza con queste prove verrà anche verificato il livello di addestramento del personale di servizio e verrà selezionato la squadra di soccorso per il recupero dei viaggiatori in linea, sarà quindi esaminata l'integrità e l'efficienza dei dispositivi di soccorso.

Tale visita deve essere effettuata anche, dopo lavori straordinari di manutenzione o di modifica ed ogni volta che venga prescritta dall'U.S.T.I.F. di Venezia, nonché prima delle riaperture stagionali, nel qual caso le prove a carico possono venire omesse a discrezione del Direttore di Esercizio.

#### **Art. 30. Esame interno delle funi**

Periodicamente, come prescritto dalla normativa vigente, verrà effettuato l'esame interno delle funi portanti, traenti e soccorso a mezzo di apparecchio magnetoiduttivo.

#### **Art. 31. "Libro giornale"**

I risultati delle verifiche e delle prove giornaliere, settimanali, mensili e bimestrali, nonché le anomalie riscontrate ed i provvedimenti adottati, saranno annotati sul "libro - giornale", firmati dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmato dal Capo Servizio. I risultati delle prove mensili e bimestrali saranno controfirmati anche dal Direttore di Esercizio, al quale spetta invece direttamente la compilazione dei verbali a seguito di visite di riapertura all'esercizio o straordinarie.

Il "libro - giornale" deve essere tenuto a disposizione dei funzionari addetti alla sorveglianza, ed esibito ad ogni richiesta dell'U.S.T.I.F. di Venezia.

**ALLEGATO A)**

**AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA FUNIVIA BIFUNE A VA E VIENI  
"S. MICHELE – MONTE BALDO"**

**F36**

**PARTE PRIMA**

**Parametri significativi richiamati nel presente Regolamento d'Esercizio**

<b>Velocità massima in linea</b>	<b>8.0 m/s</b>
<b>Velocità penalizzata "leggera"</b>	<b>6.5 m/s</b>
<b>Velocità penalizzata "pesante"</b>	<b>2.0 m/s</b>
<b>Velocità massima del vento di esercizio</b>	<b>20.0 m/s</b>
<b>Carico utile del veicolo</b>	<b>56.9 kN</b>

## PARTE SECONDA

### Prescrizioni particolari di esercizio

1. La velocità massima del vento oltre la quale l'esercizio deve essere sospeso, sotto la responsabilità del Caposervizio è di 20 m/s (72 km/h).
2. E' ammesso il servizio continuativo con l'azionamento di riserva (Motore 1, Motore 2 oppure alimentazione tramite Gruppo Elettrogeno)
3. Le tarature dei circuiti di regolazione e di comando potranno essere variate solo dietro esplicito assenso e sotto la diretta responsabilità del Direttore di Esercizio.
4. Le chiavi dei parzializzatori dei circuiti di sicurezza, sia interni che esterni, dovranno essere in consegna al Caposervizio e poste in apposita custodia, sigillata dallo stesso. L'impiego delle predette chiavi per la parzializzazione dei circuiti potrà essere ammesso unicamente in caso di necessità sotto la diretta responsabilità del Caposervizio e solo per consentire a velocità limitata, in condizioni di sicurezza, sotto il personale controllo del predetto Caposervizio, il rientro delle vetture nelle stazioni ed unicamente dopo che sia stato accertato che l'inconveniente, che ha dato luogo alla parzializzazione non pregiudichi la sicurezza del proseguimento della corsa; dovrà essere fatta annotazione sul libro giornale della funivia ogni qualvolta si renda necessario l'impiego della parzializzazione. E' unicamente consentito secondo l'attuale regolamentazione che, in caso di disfunzione di un programmatore, con l'altro perfettamente integro, possa essere effettuato l'esercizio.
5. Il registratore di eventi deve essere sempre perfettamente efficiente ed attivo durante il funzionamento dell'impianto.
6. Seguire durante l'esercizio le norme di manutenzione che devono essere fornite dai costruttori delle parti meccaniche e delle parti elettriche.
7. Mediante un assiduo controllo periodico provvedere a mantenere le fasce freno della puleggia motrice dell'argano principale e di soccorso in perfette condizioni di pulizia.
8. Qualora si verificasse la disfunzione, appositamente segnalata, di mancata decelerazione del freno di servizio o di emergenza, potrà essere completata a velocità limitata in condizioni di sicurezza, la corsa e la ripresa dell'esercizio è subordinata ad un attento controllo delle tarature dei freni stessi.
9. Dovranno essere osservate le norme antinfortunistiche in vigore anche durante l'esercizio.
10. Per l'effettuazione delle operazioni di soccorso il Caposervizio provvederà ad addestrare il personale necessario con la collaborazione del Direttore di Esercizio.
11. Il Caposervizio dovrà verificare periodicamente che l'impianto sia dotato di sufficiente materiale di ricambio sia per le parti meccaniche che per quelle elettriche.
12. Controllare periodicamente che la differenza di consumo delle guarnizioni delle gole della puleggia motrice sia nei limiti indicati dal costruttore.
13. L'impianto deve essere dotato di due coppie di radiotelefoni.
14. La manovra dell'argano di recupero dal quadro di comando installato presso l'argano stesso è consentita per le sole operazioni di manutenzione, controllo e inserimento dell'azionamento.
15. La sala macchine ed i locali contenenti apparecchiature meccaniche o funi dell'impianto, devono essere mantenuti sgombri dai materiali combustibili non strettamente necessari per il regolare funzionamento dell'impianto.
16. L'azionamento in manuale dei cancelli di fossa deve essere attuato solamente per circostanze eccezionali adottando le opportune cautele.
17. Il controllo della corretta posizione dei morsetti disposti ai capi morti delle funi portanti alla fine dell'avvolgimento sul tamburo di ancoraggio va eseguito semestralmente.
18. In caso di parzializzazioni che danno luogo ad una penalizzazione leggera di velocità l'esercizio può proseguire a velocità penalizzata; in caso di parzializzazioni che danno luogo ad una penalizzazione pesante di velocità dopo il rientro delle vetture in stazione con le cautele del caso, l'esercizio deve essere sospeso.

19. Lo scorrimento della fune traente sul tamburo di avvolgimento della vettura deve essere effettuato con frequenza biennale.
20. L'apertura dei freni dei carrelli mediante comando a chiave dalle stazioni è limitato alle sole operazioni di fuori esercizio, restando tale comando inibito durante l'esercizio.
21. Il comando di arresto dai sostegni, realizzato mediante apposito segnale induttivo radiotrasmesso può essere utilizzato solo a titolo sperimentale e solo congiuntamente ad un preventivo ed obbligatorio contatto galvanico di messa a terra della fune di soccorso.
22. Pulire almeno due volte all'anno il sentiero di soccorso al fine di renderlo agibile.

**ALLEGATO B)**

**AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA FUNIVIA BIFUNE A VA E VIENI**

**“S. MICHELE – MONTE BALDO”**

**F36**

**PIANO DI SOCCORSO**