



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REGOLAMENTO D'ESERCIZIO

DELLA FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO PERMANENTE

DENOMINATA: *PRA' ALPESINA – MONTE BALDO*

SIGLA: *M 247 I*

COMUNI DI: *AVIO e MALCESINE*

DITTA CONCESSIONARIA: *AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI
MALCESINE MONTE BALDO.*

Il presente Regolamento d'Esercizio contiene i seguenti allegati:
Allegato A) Parametri significativi e prescrizioni particolari d'esercizio.
Allegato B) Piano di soccorso

IL CONCESSIONARIO: _____ (firma)

IL TECNICO RESPONSABILE: _____ (firma)

Approvazione del S.I.F.:

I N D I C E

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE	pag.	2
 PARTE PRIMA: Direzione e personale		
Art. 1 Ordinamento della Direzione e del personale	pag.	2
Art. 2 Obblighi del Concessionario	"	3
Art. 3 Mansioni ed obblighi del Tecnico responsabile	"	4
Art. 4 Mansioni ed obblighi del Capo Servizio	"	6
Art. 5 Mansioni ed obblighi del Macchinista	"	7
Art. 6 Mansioni ed obblighi dell' Agente	"	8
Art. 7 Comportamento in servizio del personale	"	9
 PARTE SECONDA: Modalità di effettuazione del servizio		
Art. 8 Disposizioni normali di esercizio	pag.	9
Art. 9 Disposizioni per circostanze eccezionali	"	11
Art. 10 Istruzioni per le operazioni di soccorso	"	13
 PARTE TERZA: Manutenzione dell'impianto, visite e prove periodiche		
Art. 11 Generalità	pag.	14
Art. 12 Verifiche e prove giornaliere	"	14
Art. 13 Verifiche e prove settimanali	"	15
Art. 14 Verifiche e prove mensili	"	16
Art. 15 Verifiche e prove annuali o di riapertura stagionale	"	17
Art. 16 Verifiche e prove straordinarie	"	18
Art. 17 Manutenzione	"	19
Art. 18 Controlli periodici delle funi	"	19
Art. 19 Prevenzione infortuni	"	19
Art. 20 Libro giornale	"	19
 PARTE QUARTA: Disposizioni per i viaggiatori		
Art. 21 Disposizioni generali	pag.	20
Art. 22 Biglietto	"	20
Art. 23 Rapporti col personale	"	21
Art. 24 Modalità per il viaggio	"	21
Art. 25 Operazioni di soccorso	"	22
Art. 26 Trasgressioni	"	22
Art. 27 Reclami	"	22

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

L'esercizio dell'impianto deve svolgersi in osservanza della vigente Legge Provinciale 27 aprile 1987, n. 7 (in seguito denominata L.P.), che disciplina le linee funiviarie in servizio pubblico, e dei relativi regolamenti di esecuzione, nonché secondo le regole tecniche in vigore per gli impianti a fune, ed in particolare secondo le prescrizioni tecniche speciali per funivie monofuni ad attacchi fissi.

Il presente Regolamento di Esercizio contiene le principali regole per l'esercizio dell'impianto nonché le prescrizioni particolari che, in funzione del servizio svolto e della tipologia di impianto, sono impartite dal Servizio Impianti a Fune della Provincia Autonoma di Trento (in seguito denominato S.I.F.) o formulate dal tecnico responsabile.

Per quanto non contenuto in questo Regolamento d'Esercizio e riguardante le norme per l'esercizio, si rinvia al regolamento per il personale addetto emanato in applicazione dell'art. 27.2 della L.P., nonché ai regolamenti tecnici per l'esercizio di cui all'art. 30 della medesima L.P..

Il Regolamento di Esercizio deve essere portato a conoscenza del personale addetto all'impianto a cura del concessionario e depositato in copia presso l'impianto.

Le disposizioni per i viaggiatori devono essere esposte al pubblico.

PARTE PRIMA

DIREZIONE E PERSONALE

Art. 1 - ORDINAMENTO DELLA DIREZIONE E DEL PERSONALE

All'esercizio dell'impianto deve essere preposto il tecnico responsabile e deve essere addetto il personale necessario.

Durante il servizio deve essere garantita la seguente consistenza minima di personale addetto:

- capo servizio;
- macchinista;
- agente della stazione di rinvio;
- altri agenti, indicati nell'allegato "A", necessari per le speciali caratteristiche dell'impianto o del suo tracciato;

I nominativi del personale addetto devono essere registrati giornalmente nel "Libro giornale".

L'organico complessivo del personale addetto all'impianto deve comprendere i sostituti in numero sufficiente ad assicurare il regolare servizio, tenuto conto delle possibili assenze per riposi periodici, congedi e malattie.

L'elenco nominativo dell'organico complessivo è compilato in ordine gerarchico secondo le mansioni, firmato dal concessionario, controfirmato dal tecnico responsabile e dal capo servizio e depositato presso la sede dell'azienda esercente; il capo servizio provvede affinché copia di detto elenco sia esposto in apposita tabella murale presso l'impianto o allegato al "Libro giornale" e che esso sia sempre completo e aggiornato di ogni eventuale modifica che riguardi sia i nominativi sia le mansioni.

Tutto il personale addetto all'esercizio dell'impianto deve essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dal S.I.F. o del riconoscimento di idoneità rilasciato dal tecnico responsabile dell'impianto nei casi previsti dal regolamento sul personale emanato per l'applicazione dell'art. 27 della L.P..

Art. 2 - OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

Le aziende esercenti linee funiviarie in servizio pubblico devono essere provviste degli strumenti necessari per garantire l'espletamento regolare del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione. Devono altresì essere in grado di organizzare ed assicurare la manutenzione straordinaria.

A tal fine il concessionario è quindi tenuto ad osservare le disposizioni contenute nell'art. 23 della L.P. ed inoltre a:

- provvedere alla nomina del tecnico responsabile ovvero alla sua sostituzione;
- presentare al S.I.F. per l'approvazione, il Regolamento di Esercizio sottoscritto per accettazione;
- provvedere, con il consenso del tecnico responsabile, all'assegnazione degli incarichi al personale, nel numero necessario per garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- trasmettere al S.I.F. l'elenco comprendente i nominativi del personale addetto, controfirmato dal tecnico responsabile e dal capo servizio, e comunicare, con le stesse modalità, ogni variazione che si rendesse necessaria durante il periodo di esercizio;
- rispettare le leggi vigenti in materia di prevenzione degli infortuni, e predisporre i mezzi necessari all'istruzione e qualificazione del personale addetto all'impianto;
- dare seguito alle disposizioni riguardanti il personale contenute in norma di legge e nel regolamento di esercizio, nonché a quelle impartite dal S.I.F. o dal tecnico responsabile;
- applicare gli eventuali provvedimenti di esonero dalle mansioni proposti dal tecnico responsabile nei confronti del personale;
- fornire, su indicazione o richiesta del tecnico responsabile o del capo servizio, tutti i mezzi necessari per la manutenzione ordinaria e, in generale, per la sicurezza del servizio e la prevenzione degli infortuni sul lavoro;

- predisporre, d'intesa con il tecnico responsabile, i mezzi necessari al soccorso dei viaggiatori in linea;
- dare corso agli interventi di manutenzione straordinaria, di rifacimento, di adeguamento tecnico, obbligatori o ritenuti necessari ai fini della sicurezza;
- conservare tutti gli atti e documenti relativi alla concessione, all'impianto ed al personale di cui al precedente articolo 1;
- dare immediata comunicazione al tecnico responsabile ed al S.I.F. delle sospensioni temporanee dell'esercizio dovute a cause di forza maggiore, nonché di ogni incidente o grave disservizio;
- comunicare al S.I.F. entro i 10 gg successivi le date di inizio e fine dell'esercizio stagionale.

Il concessionario, quale datore di lavoro, è tenuto ad ottemperare alle vigenti leggi in materia di tutela della salute e di sicurezza dei lavoratori, ad adottare i provvedimenti di competenza e a predisporre i mezzi per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Art. 3 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL TECNICO RESPONSABILE

Il tecnico responsabile rappresenta il concessionario ai fini della vigilanza tecnica sull'impianto e pertanto risponde dell'efficienza del servizio nei riguardi della sicurezza e delle conseguenti condizioni di regolarità. In particolare:

- redige il Regolamento di Esercizio sulla base dello schema-tipo predisposto dal S.I.F., tenuto conto delle esigenze del servizio svolto, del tipo di impianto, delle condizioni fissate dal progettista, dal costruttore e dal direttore dei lavori, nonché delle eventuali particolari cautele e modalità di esercizio prescritte dalla commissione incaricata del collaudo funzionale dell'impianto; per gli impianti già in esercizio, formula le proposte di modifica del Regolamento d'Esercizio per adeguarlo ad eventuali nuove esigenze del servizio;
- assiste il capo servizio nell'addestramento e nell'aggiornamento del personale;
- accerta il possesso delle abilitazioni richieste per il personale proposto dal concessionario e verifica le conoscenze necessarie per svolgere le proprie mansioni sullo specifico impianto; ne autorizza l'impiego sottoscrivendo l'elenco nominativo del personale addetto;
- dà l'assenso all'impiego di personale non abilitato che svolge il tirocinio sull'impianto, subordinandolo comunque alla continua assistenza di personale abilitato e sotto la vigilanza del capo servizio;
- trasmette al concessionario ed al capo servizio le eventuali osservazioni sul personale in servizio, nonché esonera dal servizio, mediante apposito ordine scritto trasmesso al concessionario, il personale che egli giudichi non idoneo allo svolgimento delle mansioni affidategli per scarsa attitudine o per gravi mancanze in relazione alla sicurezza;
- programma, predisponendo le modalità attuative sulla base delle norme in vigore e delle apposite istruzioni fornite dai costruttori, i controlli e gli interventi periodici di

manutenzione necessari per garantire la sicurezza dell'esercizio; fornisce al capo servizio le istruzioni per curare l'efficienza delle attrezzature e per verificare il loro corretto uso da parte del personale; si accerta dell'ottemperanza a quanto prescritto in occasione delle sue visite periodiche;

- effettua, con l'intervento del capo servizio, le prescritte verifiche e prove annuali, quelle di riapertura stagionale nonché quelle straordinarie, per accertare lo stato di conservazione, di efficienza e di sicurezza di tutte le varie parti dell'impianto, sulla base di quanto stabilito dalle prescrizioni tecniche speciali emanate per ogni tipo di impianto e richiamate dall'art. 30 della L.P.; la data delle visite straordinarie deve essere comunicata con congruo anticipo al S.I.F. per consentire un'eventuale partecipazione a fini ispettivi dei funzionari dello stesso;
- effettua a proprio giudizio o su richiesta del concessionario o del capo servizio ispezioni sull'impianto durante l'esercizio, al fine di accertarne la sicurezza e la regolarità di funzionamento; nel periodo di esercizio dette ispezioni devono avvenire con frequenza almeno mensile; nel corso di esse deve verificare in particolare la corretta e regolare compilazione del "Libro giornale", apponendo la propria firma negli spazi predisposti;
- registra sul "Libro giornale" depositato presso l'impianto, trasmettendone tempestivamente copia al S.I.F., i risultati delle verifiche e prove annuali o di riapertura stagionale, nonché di quelle straordinarie, comunicando al concessionario ed al capo servizio i lavori da effettuare e le disposizioni da seguire al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio; accerta infine l'ottemperanza a quanto prescritto;
- sovrintende, dandone atto negli appositi verbali, alle operazioni per la formazione di impalmature per le funi dell'impianto, nonché, quando necessario ai sensi delle vigenti norme, a tutti i controlli non distruttivi sulle funi e su particolari organi e strutture dell'impianto, traendone le necessarie conclusioni circa la possibilità di mantenere in servizio detti elementi;
- si mette ad immediata disposizione del concessionario al ricevimento di comunicazioni riguardanti incidenti o gravi disservizi relativi alla sicurezza e regolarità dell'impianto, sui quali effettuerà una propria inchiesta; redigerà quindi un apposito dettagliato rapporto da trasmettere al S.I.F. entro 10 giorni dall'accadimento, contenente l'indicazione di eventuali provvedimenti adottati o proposti;
- comunica tempestivamente al S.I.F. tutte le anomalie od irregolarità nel funzionamento dell'impianto, anche se non ne sono derivati incidenti, che possono a suo giudizio costituire indizio di inconveniente suscettibile di determinare eventi pericolosi per i viaggiatori, il personale o l'impianto stesso.

Eventuali disposizioni particolari emanate dal tecnico responsabile ai sensi di norme o regolamenti vigenti e riguardanti la sicurezza e la regolarità, e non già comprese in questo Regolamento d'Esercizio, devono essere contenute in ordini di servizio, datati e

numerati progressivamente, da depositare in copia presso l'impianto; per le disposizioni che costituiscano modifica o significativa integrazione del presente Regolamento di Esercizio è seguita la procedura di cui al precedente articolo 2.

Il tecnico responsabile, quale dirigente in base alla specifica normativa che regola la materia, assume i provvedimenti e le disposizioni di competenza nei riguardi della salute e della sicurezza dei lavoratori e fornisce al capo servizio tutte le istruzioni necessarie per l'attuazione di tali provvedimenti e disposizioni, per il controllo di efficacia delle relative attrezzature nonché per il loro corretto uso da parte del personale.

Art. 4 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL CAPO DEL SERVIZIO

Il capo servizio, per tutto quanto concerne lo svolgimento delle proprie mansioni relative sia all'esercizio che alla manutenzione dell'impianto e riguardanti la sicurezza e la regolarità, opera osservando le disposizioni contenute in questo Regolamento di Esercizio e secondo le direttive e le istruzioni impartite dal tecnico responsabile.

Il capo servizio deve essere un tecnico buon conoscitore dell'impianto e in grado di eseguire o far eseguire le disposizioni impartite dal tecnico responsabile; egli esercita il controllo dell'impianto anche vigilando sul personale a lui sottoposto, ed interviene di propria iniziativa nel caso di situazioni particolari, integrando le disposizioni ricevute con l'adozione degli opportuni provvedimenti atti a garantire o ripristinare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

In particolare il capo servizio:

- risiede durante il servizio in prossimità dell'impianto ed è comunque in ogni momento prontamente reperibile anche a mezzo di collegamento telefonico o radiotelefonico;
- stabilisce i compiti del personale addetto al servizio, ne controlla l'attività, il corretto comportamento verso il pubblico, l'efficienza, il rispetto dei turni, la presenza sul lavoro e ne cura il costante aggiornamento professionale; per comprovati motivi può proporre al tecnico responsabile l'esonero dalle mansioni di personale non ritenuto idoneo;
- vigila sul comportamento del personale che svolge apprendistato sull'impianto;
- vigila sull'osservanza dell'orario di servizio approvato;
- cura la regolare compilazione del "Libro giornale" per la parte di sua competenza; ne verifica la corretta e scrupolosa compilazione di competenza del personale a lui sottoposto;
- controlla l'effettuazione delle prove e verifiche giornaliere eseguite dal macchinista e dagli agenti;
- provvede, nell'ambito delle proprie competenze, alla verifica dello stato delle funi, alla manutenzione ordinaria dell'impianto ed all'effettuazione delle verifiche e prove periodiche regolamentari di sua competenza, compilando i relativi verbali contenuti nel "Libro giornale";

- cura l'efficienza e la disponibilità delle attrezzature e la praticabilità del sentiero per effettuare il soccorso in linea, e verifica il necessario livello di addestramento del personale addetto a tale operazione anche con l'effettuazione di manovre periodiche di soccorso simulato;
- risponde della conservazione dei materiali di uso, di scorta, di ricambio e dei mezzi di protezione antinfortunistica, e comunica al concessionario l'elenco dei materiali di consumo e di ricambio necessari per l'esercizio e la manutenzione;
- segnala tempestivamente al tecnico responsabile ed al concessionario eventuali guasti, difetti o anomalie dell'impianto, allo scopo di ottenere le relative disposizioni;
- dà immediata notizia al concessionario ed al tecnico responsabile nel caso si verificano incidenti durante l'esercizio e fornisce gli elementi necessari per le comunicazioni che il concessionario ed il tecnico responsabile devono inviare al S.I.F. secondo le loro competenze;
- assume tutte le iniziative atte a garantire la sicurezza dell'esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse o eventi particolari; nel caso di eventi o di anomalie che compromettano la sicurezza del servizio, sospende l'esercizio dandone immediata notizia al concessionario ed annotando sul "Libro giornale" l'evento e, se possibile, la causa accertata;
- provvede a che vengano depositati presso la sede della ditta concessionaria, gli oggetti rinvenuti nelle stazioni o lungo la linea.

Il capo servizio, quale preposto in base alla specifica normativa che regola la materia attua per quanto di competenza, le misure di sicurezza previste dalle norme per la prevenzione infortuni secondo le istruzioni del tecnico responsabile, con particolare riguardo a quelle esplicitamente riportate in questo Regolamento di Esercizio, esigendo dal personale l'osservanza delle norme di sicurezza e l'impiego dei mezzi di protezione antinfortunistica.

Art. 5 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL MACCHINISTA

Il macchinista provvede alla manovra ed alla sorveglianza dell'intero impianto, delle apparecchiature di sicurezza e di telecomunicazione, comprese quelle di linea e della stazione di rinvio, coordinando l'attività degli agenti. In particolare:

- esegue, con l'aiuto degli agenti, le prescritte prove e verifiche giornaliere e cura la regolare compilazione del "libro giornale" per la parte di competenza; in particolare, annota ogni evento eccezionale che abbia determinato l'arresto dell'impianto;
- resta entro breve raggio dal posto di manovra, sempre pronto ad intervenire, e sorveglia il corretto funzionamento delle varie parti del macchinario e dell'apparecchiatura ausiliaria;
- impedisce agli estranei l'accesso alla zona interessata dai macchinari ed interviene nel caso in cui si avveda di irregolare comportamento dei viaggiatori;

- arresta l'impianto e ne dà immediata notizia al capo servizio nel caso di guasti ed anomalie nel funzionamento dell'impianto, attendendone le istruzioni; nel caso di urgenza, con pericolo imminente per l'incolumità delle persone, provvede direttamente, attendendosi alle disposizioni speciali predisposte da questo Regolamento di Esercizio;
- collabora con il capo servizio in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da questo impartiti, compresi la manutenzione ordinaria nonché il recupero e il soccorso dei viaggiatori;
- si accerta che nessun viaggiatore si trovi in linea al termine del servizio;
- controlla la presenza sull'impianto e la completezza dell'attrezzatura per eseguire il soccorso, dell'attrezzatura antincendio e di pronto soccorso.
- nel caso che la stazione motrice sia presidiata dal solo macchinista, questi è tenuto a svolgere anche le mansioni di agente sotto riportate.

Art. 6 - MANSIONI ED OBBLIGHI DELL'AGENTE

L'agente di stazione collabora con il capo servizio e con il macchinista, secondo gli ordini da questi impartiti, in tutte le operazioni connesse con l'esercizio, comprese quelle di recupero e di soccorso dei viaggiatori nel caso di arresto in linea. In particolare:

- rimane costantemente presso il posto di lavoro assegnato dal capo servizio, in corrispondenza delle banchine di imbarco o sbarco e sorveglia a vista anche il tratto di linea a lui visibile dal proprio posto di servizio;
- cura che il movimento dei viaggiatori avvenga secondo le norme di cui alla parte seconda di questo Regolamento d'Esercizio e impedisce l'accesso di estranei nelle zone interessate dal traffico dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli;
- provvede direttamente, in caso di guasti e di anomalie di funzionamento dell'impianto o per qualsiasi altra necessità, ad arrestare a mezzo dell'apposito pulsante il funzionamento dell'impianto e dà immediata comunicazione al macchinista dei rilievi fatti e delle ragioni della fermata;
- provvede, qualora la stazione sia di rinvio, anche alla sorveglianza delle apparecchiature ivi esistenti;
- chiude, al termine del servizio, gli ingressi all'impianto ed appone gli appositi cartelli per interdire l'accesso alle stazioni da parte di estranei.

Art. 7 - COMPORTAMENTO IN SERVIZIO DEL PERSONALE

Il personale addetto all'impianto ha l'obbligo di vigilare a che tutti i viaggiatori ottemperino alle prescrizioni di cui alla parte quarta di questo Regolamento.

Ha inoltre il dovere di mantenere, durante il servizio, un comportamento serio e di diligente collaborazione verso i superiori e i colleghi, e di usare la massima correttezza con i viaggiatori.

Deve richiamare i viaggiatori all'osservanza delle prescrizioni rese note con i cartelli monitori esposti nelle stazioni e lungo la linea. In caso di trasgressione deve avvertire subito il Capo Servizio.

Nessun addetto potrà allontanarsi dal posto di lavoro prima della fine del servizio o prima che sia stato provveduto a sostituirlo nel turno.

In caso di incidenti il personale è tenuto a prestare servizio anche oltre il limite dell'orario normale del turno, fino a che non siano state rimosse le cause che hanno provocato l'incidente, o provveduto a ripararne le conseguenze.

Qualsiasi oggetto rinvenuto nelle stazioni o lungo la linea deve essere consegnato al Capo Servizio, il quale provvederà secondo quanto disposto all'art. 4.

Il personale è tenuto a osservare le norme sulla salute e sulla sicurezza del lavoro ottemperando alle disposizioni e istruzioni ricevute, in particolare circa l'impiego dei dispositivi e mezzi di protezione.

PARTE SECONDA

MODALITA' DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO

Art. 8 - DISPOSIZIONI NORMALI DI ESERCIZIO

L'esercizio deve svolgersi in conformità dell'orario e con l'applicazione delle tariffe approvate dall'Autorità concedente. Orari, tariffe e disposizioni per i viaggiatori di cui alla parte IV^a di questo Regolamento, devono essere esposti al pubblico in posizione ben visibile almeno nelle stazioni di imbarco.

Durante l'orario di servizio tutte le stazioni devono essere presidiate dal personale addetto; l'orario potrà essere prolungato, su decisione del Capo Servizio, in dipendenza di speciali esigenze di traffico, tenuto conto delle norme vigenti in materia di orari di lavoro e dello stato di efficienza del personale nel caso di prestazioni prolungate.

Se non espressamente autorizzato, non è ammesso il servizio nelle ore notturne, intendendosi per servizio notturno quello che si protrae oltre un'ora dal tramonto del sole. Eventuali norme per l'esercizio notturno sono riportate nell'allegato "A".

I passeggeri possono essere trasportati solo quando le prove di cui alla successiva parte terza sono state eseguite con esito positivo.

Nei periodi di esercizio il funzionamento dell'impianto deve essere particolarmente seguito dal personale addetto, al fine di avere in ogni momento piena garanzia del regolare e

sicuro funzionamento dell'impianto; devono essere adottati tempestivamente i provvedimenti necessari per eliminare gli eventuali difetti rilevati.

Comunque nessuna modifica, anche temporanea, interessante le prestazioni dell'impianto e la sicurezza del trasporto, può essere apportata dal personale agli organi dell'impianto ed al loro funzionamento, se non sia stata preventivamente autorizzata dal S.I.F..

Nelle giornate e nelle ore di vento per il quale sia ancora consentito il servizio, ma che possa far temere un aumento rapido di intensità o la formazione di raffiche pericolose, gli agenti delle stazioni devono osservare frequentemente la linea, eventualmente anche mediante un binocolo, per le segnalazioni del caso da passare al macchinista (vedi allegato "A" per la velocità massima del vento in esercizio).

Nel caso di forte innevamento della zona, deve essere controllato, e se del caso ripristinato, il franco regolare dei veicoli sia nelle stazioni che in eventuali punti singolari di linea.

Nel caso l'impianto svolga servizio promiscuo, devono essere mantenute efficienti le distinte vie di accesso e di deflusso; non è ammesso inoltre che sullo stesso veicolo prendano posto viaggiatori ordinari e viaggiatori con sci ai piedi; infine, la salita e la discesa dei pedoni dalle seggiole deve avvenire quando la velocità del veicolo è stabilizzata al valore ammesso per i pedoni (vedi allegato "A" per i regimi di velocità).

Il movimento dei viaggiatori è regolato dagli agenti addetti alle stazioni; essi curano che il flusso avvenga lungo gli itinerari prestabiliti e definiti dalle apposite transenne e sorvegliano che i viaggiatori prendano posto correttamente sul veicolo in partenza e che sgomberino rapidamente le pedane del veicolo in arrivo.

Quando si presentano viaggiatori per i quali essi giudicano difficile la salita o la discesa dal veicolo, e comunque ogni volta che il viaggiatore lo richiede, essi agevolano l'imbarco e lo sbarco accompagnandolo per un tratto e, se in partenza, aiutandolo anche ad abbassare il dispositivo di chiusura.

Quando necessario, e comunque ogni volta che il viaggiatore lo richiede, per agevolare le manovre di salita e discesa dai veicoli, l'agente comanda il rallentamento temporaneo dell'impianto.

Le banchine di imbarco e sbarco dei passeggeri e le relative corsie e piste di accesso e di deflusso devono essere mantenute in condizioni tali da facilitare le operazioni di salita e discesa. Comunque, il franco verticale tra veicolo e banchina, in presenza di neve, deve essere mantenuto ad un valore opportunamente costante affinché i viaggiatori possano salire e scendere agevolmente dai veicoli in moto; i punti di partenza e di arrivo, sulle banchine sia degli sciatori che dei pedoni, devono essere ben segnalati.

Il trasporto dei bambini di età inferiore ad 8 anni è consentito solo se accompagnati da adulti; per i bambini di altezza maggiore di 1,25 metri non è richiesto

l'accertamento dell'età; il personale addetto deve verificare il corretto assetto sul sedile e la chiusura completa della relativa sbarra.

Gli agenti addetti alle stazioni inibiscono l'accesso alle persone manifestamente incapaci di utilizzare con sicurezza l'impianto, in palese stato di ubriachezza, nonché ai viaggiatori che portano oggetti che impediscono un'agevole salita sul veicolo ovvero pregiudicano la sicurezza dell'esercizio.

Al termine dell'orario di servizio, ovvero quando esso è interrotto per altri motivi, l'accesso alle stazioni da parte del pubblico dovrà essere impedito chiudendo gli ingressi; inoltre dovranno essere apposti, in punti ben visibili, cartelli con la scritta "impianto chiuso al pubblico" e cartello segnaletico unificato che indica il divieto di accesso.

Qualora durante l'esercizio si verificano fatti che riducano le condizioni di sicurezza, l'esercente è tenuto a ripristinare al più presto possibile le suddette condizioni, indipendentemente da eventuali sanzioni applicate dal Servizio Impianti a Fune in forza delle leggi vigenti; qualora i fatti siano tali da costituire pregiudizio per l'incolumità pubblica, l'esercizio dell'impianto deve essere sospeso ai sensi dell'art. 28 della L.P. ferme restando le sanzioni penali previste laddove il fatto costituisce reato a norma delle leggi vigenti.

Art. 9 - DISPOSIZIONI PER CIRCOSTANZE ECCEZIONALI

Se, durante il funzionamento dell'impianto, il macchinista o gli agenti delle stazioni osservano nel macchinario, nelle funi, nel sistema di tensione, nelle rulliere, nei sostegni, nei veicoli, ecc. qualche fatto che può costituire pericolo per i viaggiatori o danno per l'impianto, essi devono arrestare immediatamente la marcia di questo servendosi dei dispositivi appositi, ed avvertire subito o il capo servizio o il macchinista del motivo dell'arresto.

Se un arresto dell'impianto richiede una fermata prolungata, il macchinista deve avvertire i viaggiatori con gli altoparlanti di linea, tranquillizzandoli e comunicando la presumibile durata della fermata; i viaggiatori sono da informare in ogni caso prima di effettuare la retromarcia che dovrà essere sempre un evento eccezionale.

Se l'impianto è arrestato dall'intervento di un dispositivo o di un circuito di sicurezza, potrà essere rimesso in moto solo dopo che sia stata individuata ed eliminata la causa che ha determinato l'arresto.

Il funzionamento dell'impianto con i dispositivi dei circuiti di sicurezza esclusi è rigorosamente vietato. Per esigenze eccezionali la corsa potrà essere completata con i circuiti di sicurezza esclusi, solo per scaricare la linea, riportando i viaggiatori alla stazione, a condizione che la natura del guasto, preventivamente determinata, ne consenta l'effettuazione con le cautele che la situazione comporta; in tal caso, il capo servizio può togliere i sigilli ed azionare le chiavi ed i commutatori di esclusione dei circuiti di sicurezza, ovvero può autorizzare, di volta in volta, il macchinista ad effettuare questa operazione, dandone comunque notizia e motivazione scritta nel "Libro giornale".

E' ammessa l'esclusione parziale (parzializzazione) di uno dei due dispositivi finali dei circuiti di sicurezza duplicati per il tempo necessario per la riparazione, a condizione che il servizio prosegua a velocità ridotta al valore indicato nell'allegato "A"; di tale operazione e della sua durata è data notizia nel "Libro giornale".

Nel caso di guasto limitato al solo azionamento principale e se esso non è immediatamente riparabile, ovvero se è interrotta l'alimentazione elettrica principale, il macchinista mette in funzione l'azionamento o l'alimentazione di riserva, ove esistono, e quindi completa il viaggio con i veicoli carichi; attende quindi ordini dal capo servizio al quale avrà dato subito notizia dell'arresto.

Se inoltre il guasto impedisce la marcia anche con l'azionamento o l'alimentazione di riserva, ovvero se l'impianto non ne è dotato, il capo servizio dispone l'evacuazione della linea con l'azionamento di recupero.

In ciascuno dei due precedenti casi, l'impianto dev'essere rimesso in moto entro quindici (15) minuti da quando se ne manifesti la necessità:

L'azionamento di recupero viene attivato, di norma, con tutti i dispositivi di sicurezza propri inseriti; nel caso però che anche detti dispositivi debbano essere esclusi per loro guasto, l'azionamento di recupero può ancora essere utilizzato per scaricare la linea dopo che sono state adottate tutte le cautele che la situazione comporta.

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

Se però l'azione del vento fosse tale da rendere pericolosa anche l'ultimazione della corsa a velocità ridotta, l'impianto deve essere arrestato, avvisando i viaggiatori coi mezzi a disposizione, sulle ragioni dell'arresto, tranquillizzandoli ed eventualmente provvedendo alla calata a terra degli stessi se si riterrà improbabile la diminuzione del vento.

In generale, il capo servizio disporrà la sospensione dell'esercizio ogni qualvolta le condizioni atmosferiche siano tali da pregiudicare la sicurezza dei viaggiatori o dell'impianto (nebbia, con riduzione pregiudizievole della visibilità, vento spirante a raffiche, ecc.).

La velocità massima del vento, oltre la quale il servizio deve essere sospeso, è indicata nell'allegato "A".

Ogni qualvolta il servizio sia stato sospeso nel corso della giornata per una delle suddescritte circostanze eccezionali, il servizio stesso non potrà essere ripreso se non dopo aver effettuato una o più corse di prova onde accertare materialmente le buone condizioni dell'impianto.

Art. 10 - ISTRUZIONI PER LE OPERAZIONI DI SOCCORSO

Quando, per guasto non riparabile in tempi brevi, o per altre cause di forza maggiore, si prevede che l'impianto rimarrà immobilizzato a lungo, il capo servizio dispone

rapidamente l'inizio delle operazioni di soccorso dei viaggiatori, i quali saranno subito avvisati e, se possibile, mantenuti al corrente delle operazioni, mediante gli altoparlanti distribuiti in linea.

Le operazioni di evacuazione dei viaggiatori dai veicoli sono eseguite con le necessarie misure di prudenza ma con la rapidità che le condizioni ambientali richiedono affinché si concludano, con il ricovero dei viaggiatori in posto sicuro, entro il tempo previsto nel piano di soccorso: il tempo è computato a partire dal momento dell'arresto dell'impianto.

I viaggiatori devono poter abbandonare agevolmente i veicoli anche nel caso non siano in condizioni di collaborare con i soccorritori; essi attendono il personale addetto conservando la posizione normale sul veicolo e si attengono tassativamente alle istruzioni fornite dai medesimi.

Le operazioni si effettuano secondo le modalità, con l'utilizzo dei dispositivi e con il numero di squadre di soccorritori indicate nel piano di soccorso predisposto dal tecnico responsabile e contenuto nell'allegato "C"; in ogni caso si osservano i seguenti principi:

- l'evacuazione dei viaggiatori può avvenire con scale da agganciare ai veicoli per altezze dal suolo fino a 6 m; per altezze superiori sono da utilizzare dispositivi per la calata manovrata dai soccorritori;
- il viaggiatore che scende dal veicolo lungo la scala di soccorso deve essere attentamente sorvegliato e, se necessario, sostenuto; se deve essere calato, deve essere correttamente imbracato ed atteso a terra da un agente;
- ai viaggiatori giunti a terra deve essere prestata assistenza fino a quando la loro condizione di autonomia lo richiede e, se necessario, devono essere accompagnati in luogo sicuro.
- le operazioni di soccorso devono essere completate entro il tempo di due ore e mezza negli impianti dotati di veicoli aperti, e di tre ore negli impianti dotati di veicoli chiusi; il tempo è calcolato a partire dal momento dell'arresto dell'impianto, fino al raggiungimento di luogo sicuro da parte dell'ultimo passeggero.

PARTE TERZA

MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO, VISITE E PROVE PERIODICHE

Art. 11- GENERALITA'

L'impianto deve essere periodicamente sottoposto a verifiche e prove per accertare lo stato delle funi, degli organi, degli apparecchi e dei dispositivi che interessano il funzionamento e la sicurezza.

Per ogni impianto è redatto un programma generale degli interventi periodici per la manutenzione delle varie parti sia meccaniche che elettriche, comprendente tutte le istruzioni fornite dai costruttori, ai sensi del D.M. 23/85.

Prima della riapertura dell'esercizio e comunque dopo significativi periodi di inattività, deve effettuarsi, a cura del tecnico responsabile, una accurata verifica di controllo generale dell'impianto stesso, per accertarne il regolare funzionamento ed il buono stato di conservazione.

Alla fine dell'esercizio stagionale, a cura del capo servizio, deve eseguirsi un controllo generale dell'impianto per l'accertamento degli eventuali lavori da effettuare, sentito il tecnico responsabile, durante il periodo di inattività e necessari per la buona conservazione dell'impianto stesso.

Le verifiche e prove sono distinte in ordinarie e straordinarie: sono ordinarie quelle a scadenza fissa: giornaliere, settimanali, mensili, annuali o alla riapertura stagionale dell'esercizio; sono straordinarie quelle dopo lavori di straordinaria manutenzione o di modifica.

Le verifiche e prove giornaliere, e di norma anche quelle settimanali, possono essere effettuate dal macchinista, coadiuvato dagli agenti addetti all'impianto, con il controllo del capo servizio; quelle settimanali, in relazione alla complessità dell'impianto, sono eseguite dal macchinista o dal capo servizio secondo quanto stabilito nell'allegato "B" del presente Regolamento d'Esercizio; quelle mensili sono effettuate dal capo servizio con il controllo del tecnico responsabile; quelle annuali o di riapertura stagionale, nonché quelle straordinarie, sono effettuate dal tecnico responsabile con la collaborazione del personale addetto all'impianto.

Art. 12 - VERIFICHE E PROVE GIORNALIERE

Ogni giorno, prima dell'inizio del servizio, accertato che le condizioni ambientali sono ammissibili, deve procedersi ad una accurata verifica generale dell'impianto. In particolare il macchinista deve ispezionare i meccanismi della stazione motrice ed assicurarsi del corretto funzionamento di tutti gli organi e degli strumenti di misura, controllo e sicurezza; l'agente addetto alla stazione di tensione effettua analoghi controlli sui corrispondenti dispositivi..

Nelle stazioni devono essere effettuate le seguenti verifiche e prove:

- controllo del regolare funzionamento dell'argano principale, dei freni di servizio e di emergenza, e dei loro comandi manuali;
- controllo del regolare funzionamento dei gruppi di alimentazione di recupero ed eventualmente di riserva, provvedendo al riscaldamento dei motori termici;
- controllo del regolare funzionamento dei dispositivi di tensione, constatando la libera corsa del carrello di tensione, del contrappeso o del sistema idraulico, con rilievo dei dati significativi;
- controllo del regolare funzionamento dei pulsanti di arresto, degli strumenti di misura, del circuito di sicurezza di linea e di telecomunicazione;
- controllo della regolarità delle piste e banchine di imbarco e sbarco;
- controllo a vista dei veicoli con rimozione di eventuali accumuli di neve o ghiaccio;

Durante la corsa di prova l'agente addetto, munito di idonee attrezzature (funi di calata, cinturone, radiotelefono), prende posto su un veicolo per il controllo della linea e verifica in particolare:

- il regolare assetto delle rulliere, assicurandosi del corretto passaggio della fune e dei veicoli sulle stesse, della regolare rotazione dei rulli, dell'assenza di rumori anomali;
- la percorribilità del sentiero lungo la linea;
- il regolare funzionamento degli altoparlanti;

Dopo forti neviccate, bufere, temporali, ecc, soprattutto se avvenute durante la notte, prima della corsa di prova deve essere effettuata una adeguata ricognizione della linea. Le eventuali formazioni di ghiaccio e gli accumuli di neve sui macchinari, sulle rulliere di linea e sulle funi, devono essere rimossi prima dell'inizio del servizio.

Art. 13 - VERIFICHE E PROVE SETTIMANALI

A cura del capo del servizio, una volta alla settimana devono essere effettuate le seguenti verifiche e prove:

- controllo dei sostegni, delle rulliere, del loro allineamento, dell'integrità dei rulli e del consumo delle guarnizioni, dei dispositivi d'arresto disposti sulle rulliere;
- verifica dell'efficienza del centrifugo meccanico per eccesso di velocità, provocandone a mano l'intervento;
- avviamento degli argani e dei motori di recupero ed eventualmente di riserva e controllo del loro regolare funzionamento, provvedendo con essi alla messa in moto dell'impianto, senza l'eventuale scollegamento della puleggia motrice;
- ispezione in dettaglio dei dispositivi di tensione, con particolare riguardo agli attacchi di estremità della fune tenditrice ed agli interruttori di fine corsa del contrappeso, ovvero del sistema di tensione e del carro mobile di rinvio;

- controllo dell'efficienza delle batterie, dell'illuminazione di emergenza e delle lampade portatili;
- controllo della scorta di combustibili, del livello dell'olio nel riduttore dell'organo principale e negli eventuali serbatoi dei freni e del sistema di tensione.

Art. 14 - VERIFICHE E PROVE MENSILI

Una volta al mese, a cura del capo servizio, le verifiche e prove settimanali devono essere completate con il controllo dei principali dispositivi meccanici elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza disposti nelle stazioni e in linea.

In particolare, dovranno essere verificati:

- l'efficienza elettrica e meccanica di tutti i microinterruttori di cui è dotato l'impianto;
- i valori di intervento dei relé del circuito di sicurezza di linea;
- le corrette tarature delle protezioni di incremento di corrente, di massima coppia e di massima velocità, sia elettrica che meccanica;
- il permanere nel tempo degli sforzi frenanti sviluppati dai freni meccanici, eventualmente anche con veicoli vuoti mediante prova amperometrica o altra di efficacia equivalente, secondo le istruzioni fornite dal costruttore (vedi allegato "A");
- il regolare funzionamento della modulazione, se esiste, o la corretta differenziazione del freno di servizio;
- il consumo dei ferodi dei freni, lo stato dei dischi o dei tamburi dei freni e la corretta taratura della forza delle molle;
- le soglie di intervento impostate dei dispositivi di controllo del sistema di tensione idraulica, se esiste;
- i sostegni di linea, le pedane di ispezione e le scale di accesso: in particolare si dovranno controllare visivamente le flange, l'ancoraggio dei sostegni e i relativi collegamenti; si accerterà inoltre l'efficienza dei dispositivi di arresto manuale e, a campione, di quelli per scarrucolamento della fune portante-traente;
- la consistenza e la buona conservazione dell'attrezzatura di soccorso;
- l'integrità dei veicoli, mediante ispezione visiva, e l'efficienza dei dispositivi di chiusura;

Tutti gli attacchi dei veicoli alla fune portante-traente devono essere controllati a vista e spostati con la periodicità e le modalità indicate dal costruttore dell'impianto, e comunque ogni due mesi; le modalità di chiusura del morsetto saranno indicate dal costruttore nell'apposito Manuale di manutenzione, mentre sul libro giornale devono essere annotati i numeri di matricola dei morsetti spostati e provati; eseguito lo spostamento, tutti gli attacchi devono superare una prova di resistenza allo scorrimento, con sforzo di trazione, applicato in direzione parallela alla fune portante-traente, pari almeno allo sforzo di trazione indicato nell'allegato "A"; l'esito è da ritenersi favorevole quando non si verifica scorrimento. Si deve inoltre controllare che permanga l'ulteriore corsa libera delle ganasce nel senso della chiusura.

Ogni due mesi deve essere eseguito l'esame a vista dello stato di conservazione di tutte le funi dell'impianto, ricercando ed individuando l'eventuale rottura di fili, rilevando il diametro in almeno tre sezioni fra loro diverse e accertando lo stato della lubrificazione; per la fune portante-traente si procederà inoltre all'esame dell'impalmatura, mentre per le altre funi si farà attenzione ai punti di deviazione o di ancoraggio.

Il capo servizio ha comunque l'obbligo di procedere ad accertamenti particolari, da ripetersi eventualmente ad intervalli ravvicinati, ogniqualvolta, anche per eventi esterni, possano sorgere dubbi sullo stato di efficienza delle funi.

Indipendentemente dalla periodicità fissata nel presente regolamento, le verifiche e prove delle diverse parti dell'impianto possono essere effettuate anche ad intervalli di tempo più ravvicinati, a giudizio del tecnico responsabile ed in base alle istruzioni fornite dai costruttori.

Art. 15 - VERIFICHE E PROVE ANNUALI O DI RIAPERTURA STAGIONALE

Alle seguenti scadenze devono essere effettuate in maniera approfondita, dal tecnico responsabile e dal capo servizio, prove apposite al fine di accertare lo stato di conservazione e di funzionamento di tutte le varie parti dell'impianto:

- ogni anno per gli impianti a esercizio continuativo;
- almeno una volta all'anno e comunque prima della ripresa dell'esercizio stagionale, nel caso in cui l'impianto non abbia svolto servizio da più di sei mesi;
- ogni volta che venga prescritto dal S.I.F.;
- dopo lavori straordinari di manutenzione e modifica.

In occasione di tali visite devono effettuarsi, con tutti gli azionamenti, corse di prova con tutti i veicoli carichi su un ramo e comunque nelle condizioni di carico in linea più sfavorevoli per gli sforzi motori e per gli sforzi frenanti. In particolare, devono venire provati:

- a) tutti i sistemi frenanti con ogni dispositivo di comando previsto, automatico o manuale;
- b) i dispositivi elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza, verificando e rilevando i livelli di interventi e le soglie di controllo previste, nonché gli impianti di telecomunicazione.

Il tecnico responsabile ed il capo servizio devono accertare l'addestramento del personale da adibire alle operazioni di soccorso dei viaggiatori in linea.

In occasione di tali visite, tenuto conto delle verifiche effettuate dal capo servizio nel corso del periodo di esercizio, deve essere effettuato l'esame a vista delle funi, con particolare riguardo al tratto impalmato per la fune portante-traente nonché ai tratti significativi per le eventuali funi tenditrici e/o ancoraggio e dei telecomandi, con il rilievo dei fili rotti visibili e dei diametri delle funi stesse; per l'esame interno si rinvia all' art. 18.

Almeno una volta all'anno, e comunque prima della ripresa dell'esercizio stagionale nel caso in cui l'impianto non abbia svolto servizio da più di sei mesi, deve essere fatto un completo ed accurato controllo dei morsetti di attacco dei veicoli alla fune portante-traente, seguendo le

specifiche istruzioni riportate nel libro di manutenzione dell'impianto; in tale occasione si deve procedere alla verifica geometrica dell'integrità delle molle che realizzano il serraggio ed al controllo dello stato di usura delle ganasce.

I risultati delle visite debbono essere verbalizzati e registrati nell'esemplare, depositato presso l'impianto, dell'apposito "libro-giornale". Copia del verbale, firmato dal tecnico responsabile e dal capo servizio, deve essere inviata entro 10 giorni al S.I.F., e comunque prima della riapertura dell'esercizio stagionale.

A seguito di ciascuna visita il tecnico responsabile comunicherà al S.I.F. le proprie conclusioni circa l'ammissibilità della prosecuzione o della ripresa del pubblico esercizio dell'impianto, specificando le eventuali condizioni alle quali, a suo giudizio, la prosecuzione o la ripresa sono subordinate.

La prosecuzione o la ripresa del pubblico esercizio dell'impianto non possono comunque ritenersi autorizzate, qualora le prescritte verifiche e prove non abbiano avuto esito favorevole.

Qualora tra le suddette verifiche e prove e l'inizio del pubblico esercizio trascorra un periodo di inattività compreso fra uno e sei mesi, il tecnico responsabile ed il capo servizio dovranno effettuare, prima della riapertura, un'ulteriore visita di controllo, eseguendo le verifiche e prove di cui ai precedenti artt.12, 13 e 14; quando il periodo trascorso sia superiore ai sei mesi, sono da effettuare le verifiche e prove di cui al presente articolo.

Resta salva la facoltà del S.I.F. di revocare il nulla osta nei riguardi della sicurezza per la prosecuzione o la ripresa del pubblico esercizio dell'impianto qualora, sulla base delle comunicazioni del tecnico responsabile ovvero delle ispezioni effettuate dallo stesso ufficio, sorgano dubbi sul permanere delle necessarie condizioni di sicurezza.

Alla fine di ogni esercizio stagionale deve eseguirsi, a cura del tecnico responsabile, una visita per l'accertamento dello stato dell'impianto e la determinazione degli eventuali lavori da effettuarsi durante il periodo di inattività.

Art. 16 - VERIFICHE E PROVE STRAORDINARIE

Ove siano state apportate modifiche attinenti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio dell'impianto, prima della ripresa del servizio pubblico dovranno essere effettuate particolari verifiche e prove, dandone tempestivo preavviso al S.I.F. per l'eventuale visita ispettiva.

Art. 17 - MANUTENZIONE

Oltre e indipendentemente dalle verifiche e prove periodiche di cui ai precedenti articoli, devono essere effettuate, sulla base delle indicazioni dei costruttori, tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria che si rendono necessarie in relazione allo stato

dell'impianto, e comunque quelle contenute nel manuale di uso e manutenzione, nonché quelle eventualmente richieste dal tecnico responsabile.

Art. 18 - CONTROLLI PERIODICI DELLE FUNI

Ogni due mesi deve essere eseguito l'esame a vista dello stato di conservazione di tutte le funi dell'impianto, ricercando ed individuando l'eventuale rottura di fili, rilevando il diametro in almeno tre sezioni distinte tra loro e accertando lo stato di lubrificazione; in particolare, per la fune portante-traente si procederà all'esame del tratto di impalmatura, mentre per le altre funi si farà attenzione ai punti di deviazione o di ancoraggio.

Prima della riapertura all'esercizio stagionale, e comunque almeno una volta all'anno per gli impianti ad esercizio continuativo, sarà effettuato un controllo nei tratti significativi, con il rilievo dei diametri e degli eventuali fili rotti visibili, tenendo conto anche delle verifiche bimestrali effettuate dal capo del servizio.

All'atto della messa in opera, entro il 2°, 4° e 6° anno, e successivamente con frequenza annuale, la fune portante - traente dev'essere sottoposta ad esame interno, a mezzo di apparecchio magneto-induttivo. L'esame magneto-induttivo dovrà altresì essere effettuato ogni qualvolta prescritto dal S.I.F.. I relativi diagrammi devono essere conservati a cura del Concessionario, unitamente al verbale redatto dal tecnico responsabile. Il verbale stesso è conservato presso l'impianto, e inviato in copia al S.I.F..

Per quanto attiene alla durata in servizio delle funi, si rimanda a quanto stabilito dalle disposizioni tecniche particolari relative agli impianti a collegamento permanente.

Art. 19 - PREVENZIONE INFORTUNI

Nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze il concessionario, il tecnico responsabile, il capo servizio ed il personale addetto all'impianto, hanno l'obbligo di osservare le disposizioni contenute nelle vigenti leggi e regolamenti.

In particolare, durante l'esercizio dell'impianto, valgono le norme tecniche per la prevenzione infortuni approvate con il D.M. 4.1.1972, N. 94.

Art. 20 - LIBRO GIORNALE

I risultati delle verifiche e prove giornaliere, settimanali, mensili, i lavori di manutenzione effettuati, nonché le anomalie riscontrate ed i provvedimenti adottati, devono essere riportati sul "Libro giornale" dell'impianto, firmato dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmato giornalmente dal capo del servizio.

Il tecnico responsabile esprime il proprio giudizio sul complesso delle verifiche e prove periodiche effettuate dal personale e controfirma il "Libro giornale" in occasione delle sue ispezioni; nel medesimo "Libro giornale" egli verbalizza i risultati delle verifiche e prove di sua competenza e richiede la controfirma del capo servizio.

Nel "Libro giornale" dell'impianto deve altresì essere registrato ogni incidente o grave disservizio che avvenga durante l'esercizio, annotando ora, data, effetti e presunta causa: ciò anche per le incombenze di cui all'art.3 per il tecnico responsabile e all'art. 4 per il capo servizio.

Il "Libro giornale" deve essere compilato in ogni sua parte; è tenuto a disposizione sull'impianto ed esibito ad ogni richiesta del S.I.F..

Il modello del "Libro giornale" deve essere approvato dal S.I.F..

PARTE QUARTA

DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

Art. 21- DISPOSIZIONI GENERALI

I viaggiatori sono tenuti a rispettare il Regolamento di Esercizio per la parte che li riguarda e ad osservare le norme emanate dall'Autorità competente nell'interesse della sicurezza e regolarità del trasporto; ottemperano inoltre a tutte le altre particolari norme di comportamento che - al fine di evitare incidenti - sono rese note mediante i cartelli monitori apposti nelle stazioni e lungo la linea, nonché alle specifiche indicazioni date, in circostanze speciali, dagli agenti dell'impianto.

Le disposizioni che riguardano i viaggiatori sono portate a conoscenza del pubblico a mezzo di affissione nelle stazioni.

Art. 22 - BIGLIETTO

I viaggiatori devono munirsi del biglietto prima di entrare sulla pedana di imbarco. Il biglietto deve essere esibito al personale della funivia a richiesta. Nel prezzo del biglietto è compreso il diritto al trasporto di un piccolo bagaglio non ingombrante, e tale da consentire comunque una corretta posizione del viaggiatore sul veicolo, nonché la corretta manovra del dispositivo di chiusura; il peso del bagaglio non può comunque superare i 10 kg.

Non sono ammesse precedenzae salvo che per il personale di servizio, gli incaricati della sorveglianza e per gli speciali casi approvati dal S.I.F..

Art. 23 - RAPPORTI COL PERSONALE

E' vietato ai viaggiatori parlare con gli agenti addetti all'impianto, tranne che per necessità di servizio.

Il viaggiatore che non sia pratico del sistema di trasporto, deve avvisare il personale chiedendo le istruzioni del caso.

Art. 24 - MODALITA' PER IL VIAGGIO

I viaggiatori, in relazione alle peculiarità del sistema di trasporto, per cui risulta necessaria la collaborazione attiva dell'utente, devono uniformarsi strettamente agli obblighi ed ai divieti resi manifesti con appositi avvisi dell'azienda esercente e devono comportarsi in maniera da non arrecare pericolo ad altre persone o danni alle attrezzature dell'impianto

Il trasporto dei bambini di età inferiore ad 8 anni è consentito solo se accompagnati da adulti; per i bambini di altezza maggiore di 1,25 metri non è richiesto l'accertamento dell'età; il personale addetto deve verificare il corretto assetto sul sedile e la chiusura completa della relativa sbarra.

I viaggiatori devono seguire i percorsi espressamente indicati ed in particolare devono:

- alla partenza mettersi nella posizione indicata sulla banchina di imbarco nel numero massimo consentito dal veicolo;
- subito dopo l'imbarco, abbassare la barra di chiusura del veicolo; nel caso in cui per tale manovra il viaggiatore richieda la collaborazione del personale addetto, dovrà agevolare l'operazione;
- in linea mantenere nel veicolo la posizione corretta vigilando sull'eventuale proprio bagaglio e, se presenti, sulla posizione degli sci, i quali vanno tenuti paralleli e appoggiati sul poggiasci;
- prima dello sbarco aprire la sbarra di chiusura del veicolo solamente in corrispondenza dell'apposito cartello posto in prossimità della stazione di arrivo;
- all'arrivo discendere lungo la banchina di sbarco predisposta ed allontanarsi rapidamente lungo il percorso indicato;

Ai viaggiatori è vietato:

- accedere all'impianto e, in particolare, salire sul veicolo in assenza del personale addetto;
- seguire percorsi non prestabiliti nelle stazioni e manomettere qualsiasi dispositivo dell'impianto;
- sostare inutilmente o attraversare le banchine e le piste di allontanamento degli sciatori;
- provocare in qualsiasi modo oscillazioni dei veicoli in linea;
- aprire in linea la barra di chiusura dei veicoli; negli impianti dotati di cabine, manomettere o tentare di aprire le ante delle porte durante il viaggio;
- far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo fuori dal veicolo;
- fumare nelle stazioni o durante il viaggio.

Nel caso le stazioni venissero trovate incustodite dal personale addetto, è assolutamente vietato ai viaggiatori entrare nei piazzali ed avvicinarsi ai veicoli in moto, e tanto meno salirvi, in quanto la manovra è pericolosa e comporta il rischio di restare fermi in linea sui veicoli.

Sono esclusi dal trasporto i viaggiatori che si trovano palesemente in stato di ubriachezza, quelli non sufficientemente protetti in relazione alle condizioni climatiche

ambientali, quelli portanti oggetti che impediscono una agevole salita sui veicoli, nonché quelli che per il loro stato o il loro comportamento possano pregiudicare la sicurezza, disturbare i viaggiatori e turbare l'ordine pubblico.

Art. 25 - OPERAZIONI DI SOCCORSO

Nell'eventualità che, per grave guasto, sia necessario provvedere al soccorso dei viaggiatori rimasti in linea, essi saranno avvisati mediante comunicazione data con gli altoparlanti appositamente installati sui sostegni.

I viaggiatori dovranno attendere il personale addetto, conservando la posizione normale sui veicoli, anche quando il veicolo si trovi a poca altezza dal suolo; è assolutamente vietato scendere dai veicoli lungo la linea, anche nel caso di arresto temporaneo dell'impianto.

Il soccorso sarà eseguito con le necessarie misure ed istruzioni di prudenza, alle quali i viaggiatori dovranno tassativamente attenersi.

Art. 26 - TRASGRESSIONI

I trasgressori alle disposizioni regolarmente portate a conoscenza del pubblico, a mezzo di appositi comunicati e cartelli monitori, affissi sia nelle stazioni che in linea, saranno perseguiti ai sensi dell'art. 18 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753.

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 previsto dagli artt. 432 e 650 del Codice Penale.

L'utente è responsabile di tutti gli eventuali danni derivanti dalla mancata osservanza delle presenti disposizioni per i viaggiatori.

Art. 27 - RECLAMI

I reclami dei viaggiatori devono essere inviati al Servizio Impianti a Fune della Provincia Autonoma di Trento, con le complete generalità e il preciso indirizzo del reclamante.

I reclami anonimi non saranno presi in considerazione.

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

ALLEGATO A)

**AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA FUNIVIA MONOFUNE
A COLLEGAMENTO PERMANENTE**

DENOMINATA: PRA' ALPESINA – MONTE BALDO

SIGLA: M 247 I

PARTE PRIMA

**Parametri significativi richiamati nel presente Regolamento d'Esercizio
(da compilare a cura del Tecnico Responsabile):**

-	velocità massima per sciatori:	m/s	2,50
-	velocità massima per pedoni:	m/s	1,70
-	Valore della velocità ridotta (art. 9):	m/s	0,80
-	Velocità massima del vento d'esercizio (art. 9):	km/h	70
-	Periodicità di spostamento dei morsetti (art.14):	ore	670
-	Valore della forza da applicare nella prova di tenuta allo scorrimento:	bar	64
-	Carico convenzionale del veicolo (art.12)	daN	320

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

PARTE SECONDA

Prescrizioni particolari di esercizio

(si riportino, di seguito, le prescrizioni di esercizio formulate in sede di collaudo nonché, ove ricorrano, indicazioni relative al trasporto promiscuo, ad altri agenti la cui presenza sia necessaria durante il servizio, alle mansioni particolari di ciascuno di essi, alle modalità di prova dei freni, alle verifiche e prove sull'eventuale pedana mobile all'imbarco, etc.)

N.B.: *numerare di seguito alla presente le ulteriori pagine da allegare.*

Pagina lasciata intenzionalmente bianca

ULTERIORI PRESCRIZIONI DI ESERCIZIO

L'impianto è adibito al trasporto in inverno di soli sciatori con "sci ai piedi" verso monte ed a quello estivo di pedoni (2 per seggiola) su metà seggiole nei due sensi.

TRASPORTO SCIATORI IN SALITA:

- a) quando vi fosse un'avaria dei cancelletti è possibile l'esercizio a velocità opportunamente ridotta e con la presenza di un agente presso i cancelletti che stabilisca la cadenza degli accessi;
- b) la pista d'imbarco deve essere mantenuta in condizioni tali da facilitare l'afflusso degli sciatori.

TRASPORTO PEDONI:

- a) la velocità massima per l'imbarco di pedoni è di 1.7 m/s; il rallentamento della velocità verrà richiamato automaticamente all'arrivo a valle delle seggiole "marcate" e verrà segnalato con un segnale acustico;
- b) su ogni veicolo possono prendere posto non più di 2 passeggeri, occupando solamente i due sedili laterali esterni;
- c) potranno essere occupate complessivamente al massimo metà delle seggiole di ciascun ramo;
- d) i pedoni devono essere imbarcati a gruppi, concentrando l'occupazione delle seggiole in linea, al fine di facilitare le eventuali operazioni di soccorso;
- e) le piste d'imbarco e di sbarco devono essere mantenute in condizioni tali da facilitare lo spostamento dei pedoni; dovrà altresì essere segnalato l'esatto punto d'imbarco;
- f) i percorsi di accesso e di uscita dovranno essere opportunamente segnalati e delimitati;
- g) l'agente dovrà avvertire l'agente dell'altra stazione dell'avvenuto imbarco dei pedoni e segnalare quali seggiole sono occupate dai pedoni.
Poiché il macchinista a monte o l'agente di stazione a valle può sorvegliare solo un lato dell'impianto alla volta, l'imbarco dei pedoni su un ramo può avvenire solo nel periodo di assenza di viaggiatori sull'altro ramo di linea; a tal fine è possibile, previa comunicazione ed accordo tra le due stazioni, interdire per breve tempo l'accesso di viaggiatori nell'altra stazione, al fine di creare un tratto in linea privo di viaggiatori;
- h) è possibile derogare a quest'ultima disposizione solo nel caso in ciascuna stazione sia in servizio un secondo agente di stazione che controlla un solo lato dell'impianto (sbarco od imbarco).

DISPOSIZIONI COMUNI:

- 1) Mantenere adeguate recinzioni delle stazioni in modo da impedire l'accesso nel fuori servizio: i cartelli dovranno avvertire della pericolosità di avvicinarsi all'impianto.
- 2) Le chiavi di parzializzazione del circuito di sicurezza di linea e delle sicurezze di stazione devono essere custodite a cura del Capo Servizio con targhette di indicazione in apposita cassetta. In presenza di parzializzazioni che determinano penalizzazione pesante è consentito il solo recupero dei viaggiatori in linea.
- 3) Nel caso si renda necessario, sotto la responsabilità del Capo Servizio, escludere dal quadro di comando della stazione motrice ogni tipo di protezione della stazione di rinvio, compresi gli arresti di stazione, per fermare l'impianto si possono utilizzare esclusivamente i comandi di arresto posti nella stazione di monte. Gli agenti di stazione devono restare in costante contatto radio tra loro e col macchinista per poter impartire gli eventuali ordini di arresto, determinati, per esempio, da cadute dei viaggiatori in fase di imbarco e sbarco, da vento o da anomalie in linea.
- 4) L'apposito commutatore per il consenso per la stazione di rinvio può essere utilizzato esclusivamente sotto la responsabilità del Capo Servizio.
- 5) I valori di taratura delle regolazioni e protezioni elettriche possono essere modificati solo sotto la diretta responsabilità del Tecnico Responsabile; ogni loro modifica deve essere comunicata al Servizio Impianti a Fune, con le relative giustificazioni e registrata sul "Libro Giornale".
- 6) Le modifiche di cui al punto 5, l'uso delle chiavi cui al punto 2, se effettuata durante l'esercizio, deve avvenire su precise disposizioni del Capo Servizio e comunque verbalizzata sul libro giornale.
- 7) L'utilizzo dell'argano di recupero con comando di emergenza dalla sala macchine è ammesso solo nel caso eccezionale in cui i comandi da quadro di comando siano fuori uso e permangano in tale stato anche dopo avere effettuato tutte le possibili esclusioni. **ATTENZIONE:** questo tipo di utilizzo esclude ogni tipo di protezione, compresi gli arresti di stazione; esso deve avvenire seguendo scrupolosamente le istruzioni contenute nel manuale di Uso e Manutenzione della Ditta costruttrice e comunque sotto la responsabilità del Capo Servizio. L'arresto dell'impianto è possibile utilizzando esclusivamente il pulsante che arresta direttamente il motore Diesel dell'azionamento di recupero e posto, in sala macchine sul quadro dello stesso e, in cabina di comando, sul quadro del recupero. Gli agenti di stazione devono restare in costante contatto radio tra loro e col macchinista

per poter impartire gli eventuali ordini di arresto, determinati, per esempio, da cadute dei viaggiatori in fase di imbarco e sbarco, da vento o da anomalie in linea. Se necessario, il macchinista sarà aiutato da un ulteriore agente che resterà sul piano di imbarco-sbarco della stazione motrice per facilitare la trasmissione degli ordini via radio.

- 8) La sala macchine ed i piazzali devono essere mantenuti sgombri da materiale non strettamente pertinente al funzionamento o alla manutenzione ordinaria dell'impianto.
- 9) Effettuare il controllo dei morsetti di attacco dei veicoli alla fune con le modalità e la periodicità prescritta dal costruttore; la periodicità del controllo delle molle dovrà essere quantomeno annuale.
- 10) Mantenere sempre presso l'impianto il manuale per la manutenzione delle parti elettriche e meccaniche fornite a cura del costruttore: dovranno essere rispettate le norme indicate dai costruttori delle parti elettriche delle parti meccaniche e del sistema di tensione idraulico.
- 11) Verificare settimanalmente l'efficienza delle valvole paracadute mediante lo scarico rapido; l'esito della prova è da riportare nel libro giornale.
- 12) Controllare ed annotare giornalmente la posizione del carrello tenditore per accertare eventuali disfunzioni del dispositivo di tensione.
- 13) Effettuare giornalmente la lettura degli strumenti della centralina idraulica riportando i valori sul libro giornale.
- 14) Nel caso di avaria della pompa della centralina idraulica di tensionamento o mancanza di corrente elettrica, venendo a mancare tutte le protezioni si potrà proseguire l'esercizio con le dovute cautele, per il recupero degli sciatori presenti in zona scaricando l'impianto, con il diretto e costante controllo del personale che dovrà mantenere il funzionamento del dispositivo idraulico intervenendo con i comandi manuali.
- 15) In caso di intervento delle segnalazioni di blocco per uscita dal normale campo di lavoro del dispositivo di tensione, il personale addetto dovrà accertare la natura dell'anomalia e, se il caso, dare il consenso alla prosecuzione dell'esercizio, mediante la chiave di esclusione delle sicurezze, solo per il recupero degli sciatori presenti in zona.
- 16) Mantenere presso l'impianto almeno una coppia di radiotelefoni del tipo a batteria ricaricabile.
- 17) Mantenere nelle stazioni ed in linea appositi cartelli monitori di tipo regolamentare;
- 18) Mantenere nella stazione tenditrice un termometro di massima e di minima.
- 19) Durante l'annuale fase di montaggio delle seggiole andrà rispettata con particolare cura l'equidistanza tra le seggiole, onde garantire per tutti i veicoli il corretto sincronismo tra

l'apertura del cancelletto, l'accesso degli sciatori, la loro salita sulla seggiola. Analoga cura andrà adottata in occasione dei periodici scorrimenti dei morsetti delle seggiole sulla fune portante - traente.

- 20) Mantenere efficiente le recinzioni installate presso le stazioni dell'impianto.
- 21) Verificare e mantenere il franco verticale regolamentare lungo la linea.
- 22) Per bloccare l'interruttore generale di stazione ai fini antinfortunistici, conservare presso ciascuna stazione dell'impianto un apposito lucchetto.
- 23) La stabilità delle piante ai lati della linea dovrà essere verificata, a cura del Tecnico Responsabile con l'ausilio di un professionista abilitato, in caso di modifiche della situazione ed almeno con cadenza biennale.

PRESCRIZIONI DI ESERCIZIO RIGUARDANTE IL TAPPETO MOBILE:

Giornalmente devono essere eseguiti i seguenti controlli:

- stato del nastro e regolare funzionamento dei meccanismi;
- regolarità delle fasi di avviamento e d'arresto, nonché della proporzionalità della velocità del nastro rispetto a quella della fune;
- corretto funzionamento del cancelletto e del suo sistema di regolazione;
- corretta posizione della pedana mobile rispetto alla puleggia.

Mensilmente deve essere controllata l'efficienza di controlli di velocità e di equidistanza dei veicoli.

I controlli devono essere verbalizzati nel libro giornale.

L'esercizio con esclusione dei consensi della pedana mobile di imbarco è vietato; l'utilizzo degli esclusori è ammesso solo ai fini dell'individuazione dei guasti.

Quando la pedana mobile non sia utilizzabile per guasto o disfunzione, l'esercizio è ammesso alla velocità massima di 2.2 m/s e previo ricoprimento del tappeto con sufficiente strato di neve.

ALLEGATO B)

**AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO
PERMANENTE**

DENOMINATA: *PRA' ALPESINA - MONTE BALDO*

SIGLA: *M 247 I*

PIANO DI SOCCORSO

(da allegare)