

2CLF RIO FREDDO – PRATO CIPOLLA

**4 CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI**

Ubicazione della stazione motrice		monte
Ubicazione stazione di rinvio e tensione		valle
Senso di marcia		orario
Lunghezza orizzontale fra le rulliere di stazione	m	1129,50
Lunghezza sviluppata della linea	m	1195,64
Dislivello fra le rulliere di stazione	m	335,60
Pendenza media	%	29,71
Pendenza massima	%	86,1
Capienza di ciascun veicolo		2
Portata massima sciatori	P/h	1125
Velocità massima sciatori	m/s	2,5
Intervallo nelle partenze sciatori	s	6,4
Tempo di percorrenza minimo sciatori		7' 58"
Portata massima pedoni	P/h	900
velocità massima pedoni	m/s	2,0
Intervallo nelle partenze pedoni	s	8,0
Tempo di percorrenza massimo pedoni		9' 58"
Velocità massima con argano di recupero	m/s	0,70
Equidistanza fra i veicoli	m	16,00
Numero totale di veicoli		151
Diametro della fune portante traente	mm	32
Massa lineare della fune	kg/m	3,71
Massa del veicolo vuoto	kg	105
Massa del veicolo carico	kg	265
Forza tenditrice tensionamento idraulico	kN	175
Potenza teorica di calcolo a regime	kW	168
Potenza teorica di calcolo in avviamento	kW	214
Intervallum in linea	m	4,00
Diametro puleggia motrice	m	4,00
Diametro puleggia di rinvio	m	4,00
Numero totale di sostegni		15
Numero di sostegni di ritenuta		4
Numero di sostegni di appoggio		11
Numero di sostegni a doppio effetto		-
Diametro rulli	mm	360
Conduttori di linea		interrati

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

SEGGIOVIA BIPOSTO AD ATTACCHI FISSI

“RIO FREDDO – PRATO DELLA CIPOLLA” (1266,90 – 1602,50)

Comune: SANTO STEFANO D'AVETO
Provincia: GENOVA
Ditta Esercente: SANTO STEFANO SERVIZI S.r.L.
Sede: P.zza del Popolo, 6
16049 S. Stefano d'Aveto (GE)

*Il Capo Servizio
(Proposto)*

*Il Direttore di Esercizio
(Proposto)*

La Società Esercente

Data 10/12/2008

CAPO I

GENERALITA'

Art. 1

Disposizioni di carattere generale

L'esercizio dell'impianto dovrà svolgersi con l'osservanza delle vigenti norme tecniche in vigore per le seggiovie, delle norme antinfortunistiche, nonché con le modalità indicate nel presente regolamento.

Il regolamento di esercizio deve essere a perfetta conoscenza di tutti il personale e depositato in copia presso la stazione motrice; le disposizioni riguardanti il trasporto dei viaggiatori devono essere esposte in maniera ben visibile al pubblico.

La sorveglianza dell'esercizio compete:

- per quanto riguarda la sicurezza all'U.S.T.I.F. di Genova, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ramo Trasporti;
- per quanto riguarda la regolarità agli Enti Locali preposti.

I Funzionari delle predette Autorità di sorveglianza, per gli accertamenti e le attribuzioni di loro competenza, hanno libera circolazione sull'impianto.

Art. 2

Esercente

L'Esercente ha il compito di:

- 1) essere sempre provvisto dei mezzi necessari per assicurare l'espletamento del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione di tutto l'impianto e delle relative apparecchiature, ai sensi dell'art. 91 del D.P.R. 753/80;
- 2) provvedere alla nomina del Direttore di Esercizio e del Capo Servizio, ai sensi di quanto disposto dall'art. 89 del D.P.R. 11.07.80 n° 753, e delle disposizioni di cui al D.M. 05.06.85 n° 1553, e D.M. 18.10.57 n° 1367;
- 3) attribuire al Direttore di Esercizio i poteri e gli strumenti per l'effettivo governo del servizio di trasporto, ivi compreso, in particolare, quello di dare il proprio benestare sull'assunzione del personale dell'esercizio, sul conferimento e la variazione delle relative mansioni, ai sensi dell'art. 91 del D.P.R. 753/80;
- 4) rispettare i contratti collettivi di lavoro, le leggi sociali e quella sulla prevenzione degli infortuni;

- 5) vigilare sugli adempimenti cui il personale è tenuto ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 11.07.80 n° 753, applicando in caso di inosservanza le sanzioni disciplinari stabilite dalle leggi e regolamenti vigenti in materia;

- 6) provvedere alle permanenti coperture assicurative per i viaggiatori e per il personale;
- 7) provvedere, su indicazione del Direttore di Esercizio o del Capo Servizio, alla provvista dei materiali di consumo, di scorta e di ricambio; tali materiali devono essere conservati in locali idonei ed essere subito disponibili per la buona manutenzione dell'impianto, ai sensi dell'art. 91 del D.P.R. 753/80;
- 8) dar corso ai lavori di manutenzione e di ammodernamento concernenti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, richiesti dal Direttore di Esercizio o dal Capo Servizio;
- 9) fornire all'Autorità di vigilanza i dati statistici richiesti;
- 10) essere provvisto di personale necessario, ai fini della sicurezza e della regolarità, per l'esercizio dell'impianto, tenuto conto delle caratteristiche, dell'orario giornaliero e dei periodi di attività.

CAPO II

GOVERNO DELL'IMPIANTO

E DEL PERSONALE

Art. 1

Ordinamento del personale

La direzione della seggiovia è affidata al Direttore di Esercizio che è proposto dall'Esercente, previo rilascio dell'assenso e del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza di cui all'art. 90, I comma, del D.P.R. 753/80, per la nomina del Direttore di un impianto, come previsto dagli artt. 13 e 14 del D.M. 05.06.85 n° 1533.

Il Direttore deve essere abilitato all'esercizio della professione di ingegnere nel territorio dello Stato ed avere pratica dei trasporti a fune.

Il Direttore di Esercizio, per tutto ciò che concerne l'attività operativa corrente sia di esercizio sia di manutenzione, si avvale di un Agente Capo Servizio sotto la cui diretta responsabilità si svolge la predetta attività e che risponde dell'applicazione delle norme regolamentari previste dall'art. 2 del D.M. 05.06.85 n° 1533.

L'organico minimo necessario per il servizio della seggiovia, è così costituito:

- Capo Servizio;
- n° 1 Macchinista;
- n° 1 Agente di stazione di rinvio;
- personale ausiliario straordinario disponibile per eventuali particolari condizioni di esercizio o per eventuali operazioni di soccorso (vedere il piano di soccorso allegato).

L'organico complessivo deve avere consistenza numerica sufficiente per assicurare il servizio, tenuto conto dei turni di lavoro, delle possibili assenze per riposi periodici, congedi, malattie ecc. nonché di eventuali particolari condizioni di esercizio.

In tale organico sono previsti uno o più sostituti del Capo Servizio che, durante lo svolgimento delle mansioni, gli risultino equiparati a tutti gli effetti. I sostituti devono preventivamente essere riconosciuti idonei da parte dell'U.S.T.I.F. ai sensi del D.P.R. 18.10.57 n° 1367. Le sostituzioni devono essere annotate sul libro giornale.

Il personale dovrà rispettare la durata del lavoro giornaliero previsto dai rispettivi contratti, salvo le eccezioni richieste per ragioni straordinarie dal Capo Servizio.

Il Capo Servizio è proposto dal Direttore di Esercizio e nominato dall'Esercente, previo benestare dell'U.S.T.I.F. di Genova, il quale sulla base della documentazione e mediante l'effettuazione di prove teorico - pratiche, accetta l'idoneità della persona proposta.

Gli Agenti della seggiovia che esplicano funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio devono, previo esame, essere riconosciuti idonei all'esercizio delle loro mansioni dal Direttore di Esercizio e dal Capo Servizio; accertamenti onde constatare la permanenza delle condizioni psicofisiche e

tecniche che hanno dato luogo al benessere di idoneità possono essere ripetuti periodicamente.

Quando un agente sostituisce un altro agente, ne assume per intero tutti gli obblighi e mansioni.

L'elenco nominativo del personale con le rispettive mansioni deve essere esposto in apposita tabella presso l'impianto, firmata dal Direttore di Esercizio, dall'Esercente e dal Capo Servizio, i quali devono provvedere che sia sempre completo ed aggiornato di ogni eventuale modifica che riguarda sia i nominativi sia le mansioni.

Copia completa dell'elenco deve essere trasmessa alle Autorità di vigilanza di cui al capo I, art. 1, alle quali dovranno pure essere trasmesse le successive variazioni.

Il personale addetto all'impianto deve essere facilmente riconoscibile mediante un contrassegno e divisa e deve essere in possesso del certificato di idoneità.

Art. 2

Direttore di Esercizio

Il Direttore di Esercizio rappresenta l'Azienda Esercente presso gli organi di vigilanza dello Stato e degli Enti Locali territoriali e risponde dell'efficienza del servizio ai fini della sicurezza e della regolarità. A tali effetti, in particolare, cura l'osservanza delle leggi e dei regolamenti riguardanti l'esercizio stesso, delle disposizioni contenute negli atti di concessione nonché delle prescrizioni impartite dall'U.S.T.I.F. di Genova e dagli Enti Locali territoriali, secondo le rispettive attribuzioni, e risponde verso detti organi per tutte le trasgressioni ed irregolarità che si dovessero verificare nell'esercizio. Restano ferme le responsabilità dell'Azienda Esercente e degli Amministratori ai sensi del Codice Civile e delle altre specifiche disposizioni di legge.

Il Direttore di Esercizio ha l'obbligo di risiedere in prossimità di una delle stazioni principali del servizio di trasporto al quale è preposto, salvo motivata deroga accordata dal competente Ufficio dell'U.S.T.I.F., nonché degli organi regionali. Egli deve comunque essere reperibile nei periodi di funzionamento del servizio stesso.

Per l'eventualità di sua temporanea assenza od impedimento, il Direttore di Esercizio deve nominare un sostituto di sua fiducia, secondo le modalità stabilite con il D.M. 05.06.85 n° 1533.

Il Direttore di Esercizio provvede alle funzioni, agli obblighi ed alle incombenze a lui attribuiti dagli articoli 91, 93 e 102 del D.P.R. 753/80 ed in particolare:

- 1) ad abilitare, su proposta del Capo Servizio, gli Agenti addetti alle diverse mansioni interessanti la sicurezza dell'esercizio, secondo quanto previsto dalle apposite norme emanate in applicazione dell'art. 9, III e IV comma, del D.P.R. 753/80, predisponendo altresì quanto necessario per l'aggiornamento professionale degli stessi Agenti;
- 2) a comunicare al competente U.S.T.I.F., nonché ai competenti Enti Locali per gli impianti rientranti nelle loro attribuzioni, l'elenco nominativo degli

Agenti in servizio con gli estremi delle rispettive abilitazioni e l'indicazione delle mansioni assegnate, rendendo nota altresì alle suddette Autorità ogni variazione per nuove abilitazioni, per assunzioni o cessazioni dal servizio;

- 3) a predisporre, d'intesa con l'Azienda Esercente, l'organizzazione per il soccorso dei viaggiatori in linea, in particolare:
- prevedendo, ove necessario, accordi impegnativi con Enti od Organismi Locali in grado di fornire mezzi o personale idoneo;
 - fornendo al Capo Servizio istruzioni per sovrintendere alle relative operazioni, per curare la costante efficienza delle necessarie attrezzature e per verificare il necessario livello di addestramento per il personale addetto a tali operazioni, anche con l'effettuazione periodica di manovre di soccorso simulato;
 - valutando l'idoneità e la rispondenza della predetta organizzazione ed apportandovi, se del caso, le necessarie modifiche ed abrogazioni;
- 4) a programmare e predisporre, d'intesa con l'Azienda Esercente, sulla base delle norme in vigore e delle apposite istruzioni fornite dal costruttore, tutti i controlli e gli interventi periodici necessari per accertare lo stato dell'impianto e la sicurezza dell'esercizio, sovrintendendo a tali controlli ed interventi;
- 5) ad adottare i provvedimenti necessari per la prevenzione degli infortuni sul lavoro in relazione a quanto stabilito dalla vigente normativa in materia, fornendo al Capo Servizio le istruzioni per curare l'attuazione di tali provvedimenti da parte del personale e per controllare l'efficienza delle relative attrezzature ed il loro corretto uso da parte del personale stesso;
- 6) a segnalare tempestivamente al competente U.S.T.I.F. tutte le anomalie od irregolarità nel funzionamento dell'impianto, ancorché non ne siano derivati incidenti, che possano costituire indizio di inconvenienti suscettibili da determinare eventi pericolosi per i viaggiatori, il personale o l'impianto stesso.

Il Direttore di Esercizio rende note le proprie disposizioni, emanate ai sensi dell'art. 102 del D.P.R. n° 753/80, mediante ordini di servizio numerati progressivamente.

Il Direttore di Esercizio è infine tenuto ad ogni incombenza che possa risultare necessaria, in relazione a quanto da lui stesso rilevato od a lui segnalato dal Capo Servizio, per tutelare la sicurezza dei viaggiatori e del personale o l'integrità dell'impianto, provvedendo anche, se a suo ragionevole giudizio ne ricorrono gli estremi, a disporre tempestivamente la sospensione del servizio, quanto per motivi di urgenza non vi abbia provveduto il Capo Servizio, dandone immediata notizia, con le motivazioni, all'U.S.T.I.F. di Genova ed agli Enti Locali preposti.

Art. 3

Capo Servizio

Il Capo Servizio ha il compito di eseguire e far eseguire le disposizioni contenute nel presente regolamento di esercizio e di quelle impartite dal Direttore di Esercizio. Egli interviene di propria iniziativa in 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:

- durante l'esercizio dell'impianto deve risiedere sul posto o deve essere in ogni momento reperibile attraverso collegamento telefonico e/o radio;
- esercita il controllo sull'impianto, sul personale e sul regolare traffico dei viaggiatori;
- è tenuto a provvedere alla continua verifica dello stato delle funi ai sensi degli art. 16 e 17 del presente regolamento;
- è tenuto a provvedere alla manutenzione dell'impianto ed all'effettuazione delle verifiche e prove previste nel presente regolamento curando la regolare compilazione del **"LIBRO GIORNALE"**;
- provvede per la pronta disponibilità del personale e dei mezzi necessari per il soccorso e dirigerà le eventuali operazioni di soccorso e recupero dei passeggeri fermi in linea;
- deve dare immediata comunicazione all'Esercente ed al Direttore di Esercizio nel caso si verifichino incidenti durante l'esercizio, facendone annotazione sul **"LIBRO GIORNALE"**;
- provvede affinché venga osservato l'orario di esercizio, da esporre al pubblico;
- risponde della conservazione dei materiali di uso, di scorta, di ricambio, per il recupero dei passeggeri dalla linea e dei mezzi di protezione antinfortunistica;
- prende tutte le iniziative necessarie atte a garantire la sicurezza dell'esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse od eventi particolari;
- segnala tempestivamente al Direttore di Esercizio ed alla Concessionaria eventuali guasti, difetti o anomalie dell'impianto allo scopo di ottenere le disposizioni relative, con l'indicazione della causa accertata e dei provvedimenti presi;
- attua le misure di sicurezza previste dalle norme per la prevenzione infortuni, con particolare riguardo a quelle esplicitamente riportate nel presente regolamento di esercizio, esigendo dal personale l'osservanza delle norme di sicurezza e l'impiego dei mezzi di protezione antinfortunistica;
- ha la vigilanza sul comportamento del personale che svolge il proprio apprendistato sull'impianto;

- stabilisce le mansioni per il personale, nei limiti della sua abilitazione, controllandone l'attività, l'efficienza, i turni e la presenza sul lavoro, anche in relazione all'entità del traffico;
- cura la disponibilità del personale necessario in conformità al presente regolamento di esercizio ed alle disposizioni del Direttore di Esercizio;

- cura che venga esposto nella sala manovra della stazione motrice un elenco con le mansioni e gli obblighi degli Agenti;
- controlla il corretto comportamento del personale verso il pubblico;
- ha la facoltà di vietare il trasporto di persone e di cose che, a suo giudizio, possano pregiudicare la sicurezza o la regolarità dell'esercizio della Società;
- provvede a che i locali di servizio, i fabbricati nelle adiacenze delle stazioni, ecc. siano sempre puliti, in ordine e sgombrati dal superfluo;
- ha cura della buona conservazione delle recinzioni e dei dispositivi di chiusura dei piazzali;
- tiene in consegna le chiavi di esclusione dei circuiti di sicurezza. Dell'eventuale impiego delle chiavi di esclusione dei circuiti di sicurezza deve dare segnalazione e motivazione scritta nel "LIBRO GIORNALE";
- controlla periodicamente la carica degli estintori esistenti nelle stazioni, lo stato di usura degli avvisi, dei cartelli sia essi esposti per il pubblico sia per gli addetti, conformemente a quanto prescritto dalla normativa vigente e dal regolamento.

Art. 4

Mansioni ed obblighi di tutto il personale addetto all'impianto

Durante il funzionamento dell'impianto ciascun Agente deve:

- 1) rimanere nel posto a lui assegnato, dal quale non potrà allontanarsi prima della fine del proprio turno di servizio o prima che sia stato provveduto alla sua sostituzione nel turno medesimo, a meno che non sia stato espressamente autorizzato dal Capo Servizio e sempre che le mansioni a lui affidate siano assicurate;
- 2) sorvegliare a vista il tratto di linea visibile dal proprio posto di servizio;
- 3) provvedere ad arrestare l'impianto, in caso di guasti o di anomalie di funzionamento, od in qualsiasi altro caso di necessità e, qualora l'intervento non sia stato effettuato dal macchinista, dovrà darne immediata comunicazione al macchinista stesso specificando le cause dell'arresto;
- 4) vigilare a che tutti i viaggiatori ottemperino alle istruzioni di cui al successivo Capo VII, intervenendo tempestivamente nel caso in cui si avveda che i viaggiatori medesimi si comportino in maniera irregolare, o tale da costituire pericolo;
- 5) impedire agli estranei all'impianto l'attraversamento dei piazzali e delle aree di stazione;
- 6) attenersi alle disposizioni particolari in relazione al rispettivo incarico.

Art. 5

Mansioni ed obblighi del Macchinista

- 1) provvede alla manovra dell'impianto, nonché alla sorveglianza ed alla manutenzione dell'intero macchinario, delle apparecchiature di sicurezza e di tutte le altre parti dell'impianto, delle funi e dei veicoli;
- 2) ha in consegna l'attrezzatura antinfortunistica e di pronto soccorso, di cui ne cura la manutenzione;
- 3) durante il funzionamento dell'impianto ha l'obbligo di:
 - restare entro breve raggio dal posto di manovra, sempre pronto ad intervenire;
 - accertarsi del corretto funzionamento delle varie parti del macchinario nonché dell'efficienza delle eventuali segnalazioni acustiche e luminose;
 - eseguire e far eseguire le prescritte prove e verifiche giornaliere;
 - sorvegliare il tratto di linea a lui visibile e prestare la massima attenzione alle eventuali segnalazioni degli altri agenti; ogni qualvolta debba ripristinare la marcia dell'impianto, egli deve accertarsi in ogni caso delle cause che avevano provocato l'interruzione del servizio, della loro avvenuta rimozione e dell'esistenza totale delle condizioni di sicurezza; a suo giudizio il ripristino dovrà essere autorizzato dal Capo Servizio;
 - impedire agli estranei l'accesso alla zona interessata dai macchinari;
 - intervenire nel caso in cui si avveda dell'irregolare comportamento dei viaggiatori, o tale comunque da costituire pericolo e disagio per loro e/o per gli altri viaggiatori;
 - arrestare l'impianto e dare immediata comunicazione al Capo Servizio per le eventuali disposizioni, in caso di guasto o di anomalie rilevante nel funzionamento del macchinario, degli apparecchi di sicurezza e di qualsiasi altra parte dell'impianto;
 - provvedere direttamente in caso di urgenza ove sia necessario e non sia possibile attendere le disposizioni del Capo Servizio;
 - collaborare con il Capo Servizio in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo le disposizioni da questi impartite, comprese quelle per il recupero ed il soccorso dei viaggiatori;
 - accertarsi che nessun veicolo con passeggeri a bordo si trovi in linea al termine del servizio od allorquando, per mancanza di pubblico, debba venir sospeso il funzionamento dell'impianto;
 - dare motivazione scritta sul LIBRO GIORNALE in caso di eventuale impiego, sempre autorizzato dal Capo Servizio, della chiave di esclusione dei circuiti elettrici di sicurezza e di protezione;
 - attendere il consenso telefonico della stazione di rinvio in caso di arresto dell'impianto da tale stazione ed accertarsi della normalità dell'impianto, prima di riavviarlo;

- provvedere direttamente, o tramite Agente, ad assicurare l'isolamento delle stazioni dai circuiti elettrici esterni in corrispondenza di condizioni atmosferiche particolarmente avverse.

Art. 6

Disposizioni particolari per l'Agente addetto alla stazione a valle

- 1) Rimane costantemente, durante l'esercizio, presso il posto di lavoro assegnatogli dal Capo Servizio;
- 2) sorveglia a vista il tratto di linea visibile dal proprio posto di lavoro;
- 3) cura che i passeggeri in partenza si tengano pronti sul posto indicato, e che l'accesso degli stessi al punto di partenza avvenga lungo itinerario delimitato da apposite transenne, in modo che si susseguono sulla pista nel numero corrispondente alla capacità di ciascun veicolo;
- 4) si tiene pronto ad agevolare l'operazione di salita dei viaggiatori (eventualmente rallentando la velocità dell'impianto);
- 5) inibisce la salita a persone in palese stato di ubriachezza, nonché a persone che manifestano chiaramente di non sapersi servire con sicurezza dell'impianto e vieta il trasporto di cose che, a suo giudizio, possono pregiudicare la sicurezza e la regolarità del servizio;
- 6) collabora con il Capo Servizio secondo le disposizioni da questo impartite;
- 7) provvede alla sorveglianza delle apparecchiature ivi esistenti.

Art. 7

Disposizioni particolari per l'Agente addetto alla stazione a monte

- 1) Rimane costantemente, durante l'esercizio, presso il posto di lavoro assegnatogli dal Capo Servizio;
- 2) sorveglia a vista il tratto di linea visibile dal proprio posto di lavoro;
- 3) si tiene pronto ad agevolare la discesa dei viaggiatori, curando che avvenga nel punto appositamente indicato e che gli stessi abbandonino rapidamente il veicolo e liberino la zona di sbarco seguendo gli itinerari stabiliti;
- 4) cura la manutenzione della zona di discesa in modo che gli sciatori abbiano un rapido deflusso, ovvero rallenta, se del caso, anche la velocità dell'impianto, per i pedoni;
- 5) controlla che i veicoli abbiano comportamento regolare nel transito in stazione;
- 6) collabora con il Capo Servizio e con il macchinista secondo le disposizioni da questi impartite;
- 7) controlla il corretto funzionamento dei dispositivi di arresto.

Art. 8

Comportamento del personale in servizio, verso il pubblico

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

Deve richiamare l'attenzione dei viaggiatori sull'osservanza delle istruzioni riportate nei cartelli indicatori apposti nelle stazioni ed in linea, nonché sulle istruzioni eventualmente ricevute anche verbalmente dal personale di servizio. In caso di trasgressione di dette istruzioni da parte dei viaggiatori, deve avvertire subito il Capo Servizio; qualora la trasgressione costituisca pericolo, provvede a fermare l'impianto.

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

Art. 9

Prevenzione infortuni

Nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze l'Esercente, il Direttore di Esercizio, il Capo Servizio ed il rimanente personale addetto all'impianto, hanno l'obbligo di osservare le disposizioni contenute nelle vigenti norme generali per la prevenzione infortuni, nonché le disposizioni contenute nel D.M. 04.01.1972 n° 94/72.11 emanato dal Ministero dei Trasporti. L'esercente deve tenere un registro nel quale annotare cronologicamente tutti gli infortuni occorsi ai lavoratori dipendenti, che comportino un'assenza del lavoro superiore a tre giorni compreso quello dell'evento. Su detto registro devono essere indicati nome, cognome e qualifica professionale dell'infortunato, nonché la data di abbandono e di ripresa del lavoro.

Tutto il personale, in occasione di lavori di manutenzione od altro, oltre le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni, devono osservare, durante l'esercizio, quanto previsto dal piano antinfortunistico redatto dal Direttore di Esercizio, nel periodo di fuori esercizio, quanto previsto nel piano di sicurezza e nelle procedure redatte a cura del datore di lavoro in collaborazione con il responsabile del servizio di prevenzione e protezione, facendo uso delle attrezzature all'uopo previste.

In particolare gli Agenti devono:

- usare con cura i dispositivi di sicurezza e tutti i mezzi di protezione prescritti;
- non compiere di propria iniziativa operazioni e manovre che non siano di loro competenza o che possano compromettere la sicurezza propria o di altri; osservare tutte le misure predisposte, ai fini della sicurezza individuale o collettiva, dal Capo Servizio;
- segnalare immediatamente al Capo Servizio le eventuali deficienze dei mezzi di sicurezza e protezione; nonché le eventuali altre condizioni di pericolo di cui fossero venuti a conoscenza.

CAPO III

TRASPORTO

Art. 1

Modalità di esercizio

- 1) L'esercizio deve svolgersi con le modalità disposte dal presente regolamento in conformità all'orario e con le tariffe approvate. Orari e tariffe nonché le disposizioni per i viaggiatori debbono essere esposti al pubblico nelle stazioni.
- 2) Nei periodi di esercizio il funzionamento dell'impianto deve essere particolarmente seguito dal personale addetto, verificando e curando che tutti i suoi organi siano in ordine e che tutto funzioni regolarmente; durante il servizio il macchinista e gli agenti si comportano in modo da agevolare il servizio stesso ed informano tempestivamente il capo servizio di qualsiasi anomalia riscontrata; quest'ultimo informerà, se del caso, il direttore di esercizio per ottenere le necessarie istruzioni onde adottare tempestivamente i corretti provvedimenti atti ad eliminare il cattivo funzionamento.
- 3) In particolare si deve: provvedere a mantenere le piste di imbarco e sbarco sciatori ben innevate; si deve garantire il rispetto della sagoma libera prescritta e dei franchi regolamentari sia nelle stazioni sia in linea nonché rimuovere i manicotti di ghiaccio dai conduttori di linea; a limitare l'altezza del manto nevoso in prossimità delle stazioni; a curare la buona conservazione e visibilità dei cartelli monitori; al corretto posizionamento delle recinzioni e transenne per le corsie di incanalamento del pubblico ed a garantire la costante disponibilità degli attrezzi di pronto soccorso.
- 4) Deve essere effettuata la battitura della neve nelle stazioni e loro adiacenze ogni qualvolta nevicata o raffiche di vento rendano tale operazione necessaria.
- 5) Le piste di partenza dei viaggiatori con gli sci ai piedi, durante la stagione invernale, devono essere mantenute praticamente in piano o di adeguata pendenza longitudinale nel senso di marcia allo scopo di agevolare le operazioni di partenza posizionando lo sciatore in un punto prestabilito per l'imbocco.
- 6) Nella stazione a monte, nella stagione invernale, la zona di sbarco deve essere mantenuta con accentuata pendenza longitudinale nel senso della marcia in modo da agevolare le operazioni di discesa e di allontanamento degli sciatori.
- 7) Nella stazione a monte, la zona di sbarco, dovrà essere particolarmente curata in modo da evitare interferenze con le strutture dell'impianto, da parte degli sciatori.
- 8) Nei luoghi di accesso all'impianto devono essere esposti al pubblico, in maniera ben visibile, i cartelli monitori recanti le disposizioni per i viaggiatori con l'avvertenza che i trasgressori saranno puniti a norma delle disposizioni di cui ai titoli II e VII del D.P.R. 11.07.80 n° 753.

I cartelli devono essere di tipo unificato. Le disposizioni devono essere scritte anche nelle lingue più in uso tra i turisti della località. Del pari devono essere mantenute efficienti e visibili le seguenti segnalazioni:

ORARI E TARIFFE

DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

- 9) Nessuna modifica può essere apportata dal personale al funzionamento ed agli elementi dell'impianto se non è stata preventivamente approvata dalle competenti autorità di sorveglianza tecnica; modifiche temporanee, ammesse solo se relative ad organi ed elementi non direttamente interessanti la sicurezza, sono tempestivamente notificate dal direttore dell'esercizio all'autorità di sorveglianza competente per territorio con le idonee giustificazioni; le modifiche permanenti devono comunque essere approvate dall'autorità di sorveglianza.
- 10) Il funzionamento dell'impianto con i dispositivi o circuiti di sicurezza esclusi è rigorosamente vietato; per esigenze eccezionali potrà essere completata la corsa dei viaggiatori presenti in linea, sotto la responsabilità del capo servizio, a condizione che la natura del guasto, riconosciuta, ne consenta l'effettuazione e con ogni cautela che la situazione comporta. E' ammessa la prosecuzione del servizio con esclusione parziale - "parzializzazione" - di taluni dispositivi, esclusivamente secondo le modalità e nei casi espressamente previsti nel presente regolamento di esercizio.
- 11) Il servizio deve essere sospeso, sotto la responsabilità del capo servizio, ogni qualvolta il vento raggiunge intensità tale da costituire pericolo per l'esercizio e comunque quando l'intensità supera quella del vento massimo di esercizio definito nelle successive prescrizioni particolari; il capo servizio disporrà inoltre la sospensione del servizio quando si verifichino condizioni atmosferiche che pregiudichino, a suo giudizio, la sicurezza del funzionamento, ovvero quando il vento spiri con intensità in sensibile aumento od a raffiche che facciano temere oscillazioni pericolose per i veicoli o per le funi; a tale scopo gli addetti all'impianto osserveranno attentamente gli appositi strumenti di segnalazione, nonché la linea, per le indicazioni da riferire al capo servizio.
- 12) Durante il servizio tutte le stazioni devono essere permanentemente presidiate dal personale addetto; quando le stazioni sono disabilite, l'accesso alle medesime da parte del pubblico dovrà essere impedito chiudendo l'ingresso possibilmente con dispositivi a serratura, ovvero con apposita transennatura, e dovranno essere apposti in punti ben visibili cartelli segnaletici con la scritta in più lingue: "Impianto chiuso al pubblico. E' vietato l'ingresso".
- 13) Il servizio è consentito solo nelle ore diurne.
- 14) Qualora l'U.S.T.I.F. accerti durante l'esercizio deficienze che riducano le condizioni di sicurezza riscontrate all'atto della prima apertura dell'impianto al pubblico servizio, il Capo Servizio è tenuto a ripristinare al più presto possibile le suddette condizioni, indipendentemente dalle sanzioni previste dal Titolo VIII del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753. Qualora le deficienze siano tali da consentire pregiudizio per l'incolumità del pubblico, l'esercizio dell'impianto

è sospeso ai sensi del comma 5 art. 10 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753.

- 15) L'esercizio ha carattere stagionale, perciò deve provvedersi a tutti i lavori necessari per la buona conservazione dell'impianto. Dopo periodo di inattività e comunque prima della riapertura dell'esercizio, deve effettuarsi un accurato controllo dell'impianto stesso per accertarne la piena efficienza ed il buon stato di conservazione.

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

PRESCRIZIONI PARTICOLARI DI ESERCIZIO

- 1) L'impianto è adibito alla seguente tipologia di trasporto:
esercizio invernale:
 - passeggeri con gli sci ai piedi alla velocità massima di 2,5 m/sec
 - promiscuo sciatori e pedoni alla velocità massima di 2 m/sec*esercizio estivo:*
 - pedoni alla velocità massima di esercizio di 2 m/sec
- 2) Il personale adibito all'esercizio dell'impianto dovrà essere almeno composto dal Capo Servizio, da n° 1 macchinista, da n° 1 agente di stazione di rinvio.
- 3) Il Capo dell'esercizio dovrà disporre la chiusura temporanea dell'impianto ogni qualvolta vengano a modificarsi od alterarsi le condizioni normali di innevamento a seguito di eccezionali eventi meteorologici e nivometrici, od in ogni caso, allorquando le condizioni atmosferiche siano tali da comportare pericolo per i viaggiatori.
- 4) Le modalità per lo svolgimento delle eventuali operazioni di soccorso dovranno essere dettagliatamente previste dal Direttore di Esercizio e far parte integrante del presente regolamento di esercizio; il Capo Servizio ed il predetto Direttore di Esercizio dovranno inoltre curare l'addestramento del personale ai fini dell'effettuazione delle predette operazioni prima di ogni apertura annuale.
- 5) Durante l'esercizio dovranno essere seguite le indicazioni per la manutenzione indicate dai costruttori delle parti elettriche e di quelle meccaniche, nel manuale di uso e manutenzione.
- 6) Dovranno essere disponibili presso l'impianto una copia degli schemi elettrici, nonché copia del regolamento di esercizio, il libro delle visite periodiche ed il registro delle funi e le norme di manutenzione, nonché le tabelle di taratura delle protezioni.
- 7) L'impianto dovrà essere dotato di materiale di ricambio sia per le parti meccaniche sia per quelle elettriche.
- 8) Durante l'esercizio dovranno essere osservate le norme antinfortunistiche di cui al D.M. 04.01.1972, n° 94/72.11.
Nel periodo di fuori esercizio dovranno essere rispettate le norme antinfortunistiche generali vigenti e le disposizioni della Legge 626/94 osservando, per la manutenzione, le procedure previste a cura del datore di lavoro in collaborazione con il responsabile del servizio di prevenzione e protezione.
- 9) Il carico su ogni veicolo non deve superare i 160 Kg.
- 10) Il Capo Servizio dovrà disporre la sospensione dell'esercizio per l'impianto con velocità del vento superiore a 68 Km/h.

- 11) Il motore di recupero dovrà servire esclusivamente allo scarico dei passeggeri in linea alla velocità massima di progetto pari a 0,7, in caso di avaria dell'azionamento principale.
- 12) Le tarature delle protezioni del circuito elettrico dovranno essere protette da manomissioni, a cura del Capo Servizio.
- 13) Gli estintori dislocati in sala macchine e nelle due stazioni devono essere mantenuti in efficienza e controllati almeno una volta ogni sei mesi da personale esperto.
- 14) Eventuali operazioni di controllo o riparazioni all'interno degli armadi con apparecchiatura in tensione, dovranno essere tassativamente esplicate da personale specializzato.
Gli interventi eventualmente effettuati dovranno essere riportati sul libro giornale e sottoscritti dall'operatore e controfirmati dal Capo Servizio.
- 15) In caso di intervento di penalizzazione leggera alla velocità di 1,7 m/sec, è consentito l'esercizio fino al termine della giornata.
- 16) In caso di penalizzazione pesante alla velocità di 0,8 m/sec, si dovrà procedere allo scarico della linea e successivamente alla chiusura dell'impianto.
- 17) Le istruzioni per la corretta manovra dell'impianto mediante il motore di recupero, devono essere sempre disponibili in sala macchine per il personale.

CAPO IV

MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO

VERIFICHE E PROVE PERIODICHE

Art. 1

Manutenzione dell'impianto

Per ogni impianto deve essere redatto un programma generale di manutenzione e di ispezione delle varie parti, sia meccaniche sia elettriche, comprendente tutte le notizie e le precauzioni fissate dai costruttori. Copia del manuale di manutenzione, comprendente il programma, deve essere depositato presso l'U.S.T.I.F.

Art. 2

Verifiche e prove periodiche e registro-giornale

Le verifiche e prove periodiche, di cui all'articolo 34 del Regolamento Generale, si distinguono in ordinarie e straordinarie; sono ordinarie quelle a scadenza fissa: giornaliere, settimanali, mensili, annuali od 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, sono effettuate dal macchinista con il controllo del capo servizio; quelle settimanali sono eseguite dal macchinista o dal capo del servizio secondo quanto stabilito dal Regolamento di esercizio in relazione alla complessità dell'impianto; quelle mensili sono effettuate dal capo servizio con il controllo del direttore dell'esercizio; quelle annuali o di riapertura stagionale all'esercizio e quelle straordinarie sono effettuate dal direttore dell'esercizio, con la collaborazione del personale addetto all'impianto.

Presso l'impianto deve essere depositato il registro-giornale sul quale, in occasione dell'apertura giornaliera e delle verifiche e prove periodiche devono essere annotati i risultati delle ispezioni, verifiche e prove, e misure prescritte effettuate. In particolare giornalmente devono essere annotati gli incaricati del servizio con i nomi dei vari agenti, le condizioni atmosferiche, la temperatura esterna, la direzione ed intensità del vento sulla base della strumentazione disponibile; in ogni caso nel registro-giornale vanno annotati i lavori di manutenzione effettuati e tutte le anomalie riscontrate durante le visite e durante il servizio giornaliero, nonché gli eventuali provvedimenti adottati.

Il registro-giornale deve essere compilato e firmato negli appositi spazi dal personale incaricato per le varie visite, controfirmato giornalmente dal capo servizio e periodicamente dal direttore dell'esercizio nel corso dei suoi sopralluoghi sull'impianto. Questi ultimi devono avere cadenza almeno mensile.

Il registro-giornale deve essere proposto dal direttore dell'esercizio sulla base del modello predisposto dal D.T.T., con le eventuali modifiche rese necessarie dalla particolarità dell'impianto e deve essere allegato al Regolamento di esercizio per la preventiva approvazione.

Il registro-giornale deve essere tenuto a disposizione dei funzionari dell'autorità di sorveglianza tecnica e degli organi regionali incaricati delle ispezioni ed esibito ad ogni loro richiesta.

Verifiche e prove giornaliere

Prima dell'inizio del servizio si deve procedere alle seguenti verifiche e prove:

- 1) nella stazione motrice deve essere controllato il corretto funzionamento dell'organo, degli organi mobili (riduttore, giunti, puleggia motrice, ecc.) e dei freni, verificando il loro corretto funzionamento nonché il regolare intervento dei freni anche su comando manuale di ciascuno di essi;
 - 2) nella stazione motrice deve essere verificato il regolare funzionamento dei motori di riserva e/o recupero nonché dei gruppi di alimentazione di riserva, provvedendo al riscaldamento dei motori termici;
 - 3) in ciascuna stazione deve essere controllato il regolare funzionamento delle apparecchiature elettriche di sicurezza e di telecomunicazione; in particolare i pulsanti di arresto, i telefoni e gli altoparlanti;
 - 4) nella stazione ove sono ubicati, deve essere verificato il regolare funzionamento dei dispositivi di tensione accertando la regolare posizione del carrello di tensione, del contrappeso, ove esiste, ovvero del sistema alternativo idraulico di tensione nonché dei suoi parametri significati;
 - 5) in linea, deve essere fatta una corsa di prova nel corso della quale un agente munito di idonee attrezzature (funi di calata, cinturone, radiotelefono) compirà l'intero percorso ispezionando la linea; egli in particolare porterà la sua attenzione sulle rulliere, assicurandosi che la posizione dei rulli sia corretta e che questi ruotino liberamente sui loro cuscinetti; esaminerà inoltre la percorribilità del terreno sottostante la linea. La predetta corsa di prova dovrà essere effettuata a velocità ridotta;
 - 6) in ciascuna stazione dovrà essere verificato il regolare funzionamento dei meccanismi di lancio, di rallentamento, di movimentazione dei veicoli e dei relativi dispositivi di controllo; tali verifiche possono essere fatte durante la corsa di prova, effettuando per altro il passaggio di tutte le morse da impiegare sugli appositi dispositivi di controllo dell'ammorsamento.
- Dopo fenomeni atmosferici avversi (bufere, tempeste di neve, temporali, formazioni di ghiaccio, ecc.) accaduti durante la notte o che durante il giorno abbiano determinato la sospensione dell'esercizio e che possano far sospettare danni alla linea, la corsa di prova deve essere preceduta da una adeguata ricognizione o da una corsa a vuoto dell'impianto.

Tutte le anomalie riscontrate durante le prove giornaliere ed i relativi provvedimenti adottati devono essere annotati sull'apposito REGISTRO GIORNALE, firmati dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmati dal Capo Servizio; su tale registro devono essere pure annotate la distribuzione del servizio con i nomi dei vari agenti, le condizioni atmosferiche e la direzione ed intensità del vento.

Verifiche e prove settimanali

Una volta alla settimana si deve procedere alle seguenti verifiche e prove particolari:

- 1) durante la corsa di prova deve essere eseguita una speciale ispezione allo stato dei sostegni e delle rulliere, usando, se del caso, il veicolo di servizio appositamente attrezzato in dotazione all'impianto; durante tale ispezione devono essere controllati attentamente: l'allineamento delle rulliere, la regolare rotazione dei rulli, il consumo delle guarnizioni dei rulli e lo stato dei dispositivi di arresto in caso di scarrucolamento;
- 2) deve essere verificato il funzionamento dell'organo di recupero, senza provvedere all'eventuale scollegamento della puleggia motrice, e di quello di riserva se esistente, procedendo con essi alla messa in moto dell'impianto, verificando il regolare funzionamento dei relativi sistemi frenanti e controllando in tale occasione l'eventuale scorta di combustibile;
- 3) deve essere controllato il freno di emergenza sia con il comando moderabile che a scatto e deve essere controllato il cinematismo meccanico dell'intervento per eccesso di velocità;
- 4) devono essere ispezionati nei particolari i dispositivi di tensione, con particolare riguardo agli attacchi di estremità del sistema di tensione idraulico e del carro mobile di rinvio ed agli interruttori di segnalazione e fine corsa.

I risultati delle verifiche e delle ispezioni eseguite devono essere annotati sul registro della visita, firmati dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmati dal Capo Servizio, con il controllo del Direttore di Esercizio.

Verifiche e prove mensili

Una volta al mese devono essere attentamente verificati nei particolari i principali dispositivi meccanici, elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza disposti nelle stazioni ed in linea e specificatamente:

- 1) deve essere controllata l'efficienza elettrica e meccanica di tutti i microinterruttori di cui è dotato l'impianto;
- 2) devono essere verificati l'efficienza ed i livelli di taratura delle protezioni di massima corrente e di incremento di corrente; tali verifiche devono essere eseguite usufruendo dei dispositivi di prova predisposti seguendo le istruzioni fornite dal costruttore e contenute nel manuale di uso e manutenzione;
- 3) devono essere verificati l'efficienza ed i livelli di taratura di tutte le protezioni di velocità (elettriche e meccaniche), lanciando l'impianto in

sovra velocità, con veicoli vuoti, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore, contenute nel manuale di uso e manutenzione;

- 4) deve essere verificata l'efficienza dei sistemi frenanti modulati nonché, con veicoli vuoti, il permanere nel tempo degli sforzi frenanti sviluppati dai freni meccanici, eventualmente mediante prova amperometrica, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore;
- 5) devono essere verificati i valori di taratura degli eventuali relè amperometrici di comando della frenatura differenziata;
- 6) deve essere verificata l'efficienza dei dispositivi tachimetrici e cronometrici che comandano la caduta finale di eventuali sezioni ritardate del freno di servizio;
- 7) deve essere verificato lo stato di usura delle guarnizioni di tutti i freni e la regolare posizione dei ceppi dei freni stessi;
- 8) devono essere verificati i valori di taratura dei dispositivi di controllo del sistema di tensione idraulica, ove esista;
- 9) devono essere singolarmente ispezionati i sostegni di linea, con particolare riguardo alle scale di accesso ed alle pedane di ispezione, verificando l'efficienza dei dispositivi di arresto e di controllo della posizione della fune portante - traente;
- 10) deve essere verificata la consistenza e la buona conservazione dell'attrezzatura per il soccorso

- Ciascun veicolo deve essere controllato con ispezione a vista, verificando in particolare l'efficienza dei dispositivi di chiusura.
- Almeno una volta ogni due mesi, o con periodicità più ridotta secondo le eventuali istruzioni del costruttore, deve essere spostato il punto di collegamento alla fune portante - traente dei dispositivi di attacco dei veicoli; lo spostamento è effettuato sempre nello stesso senso, rispetto alla fune, allentando il serraggio con le modalità riportate sul manuale di uso e manutenzione e quindi ripristinando nella molla la configurazione di lavoro prevista in progetto, fermo restando l'obbligo del controllo che permanga l'ulteriore corsa libera delle ganasce nel senso della chiusura.
- Dopo aver eseguito lo spostamento, il morsetto deve essere sottoposto ad una prova di resistenza allo scorrimento applicando, con l'apparecchiatura fissa predisposta sull'impianto, uno sforzo parallelo alla fune pari alla resistenza minima prescritta dalle norme, ovvero 470 Kg; l'esito della prova è da ritenersi favorevole quando non si verifichi scorrimento; sul registro-giornale devono essere annotati i numeri di matricola dei morsetti spostati.
- Ogni due mesi deve essere eseguito l'esame a vista dello stato di conservazione di tutte le funi dell'impianto, ricercando ed individuando la rottura dei fili; rilevando il diametro in più sezioni con le modalità specificate nel libro di manutenzione dell'impianto ed accertando lo stato di lubrificazione; in particolare per la fune portante - traente si procederà all'esame con velocità ridotta, per le altre funi si mirerà l'attenzione nei punti di deviazione o di ancoraggio. Il capo servizio ha comunque l'obbligo di procedere ad accertamenti particolari, da ripetersi eventualmente ad

intervalli ravvicinati, ogni qualvolta, anche per eventi esterni, possano sorgere dubbi sullo stato di efficienza delle funi.

I risultati delle verifiche e prove mensili devono essere annotati sul LIBRO GIORNALE, firmati dal Capo Servizio e dagli agenti che hanno partecipato alle verifiche e prove, e controfirmate per controllo dal Direttore di Esercizio.

Verifiche e prove annuali, di riapertura all'esercizio e straordinarie

Per accertare lo stato di conservazione e di funzionamento di tutte le varie parti dell'impianto, il direttore dell'esercizio deve eseguire una visita generale molto accurata:

- ogni anno, per gli impianti ad esercizio continuativo;
- prima delle riaperture, per gli impianti ad esercizio stagionale;
- dopo lavori straordinari di manutenzione o di modifica;
- ogni volta che venga prescritto dall'U.S.T.I.F.

In occasione di tale visita devono effettuarsi le verifiche e prove di cui alle voci a) b) e c) precedenti, nonché quelle:

- degli azionamenti e dei sistemi frenanti, nelle condizioni della linea caricata nel modo più sfavorevole per gli sforzi motori e frenanti e comunque corrispondente alle più gravose condizioni di esercizio;
- dei dispositivi elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza verificando e rilevando i livelli di intervento e le soglie previste, nonché degli impianti di telecomunicazione.

Almeno una volta all'anno e comunque prima della ripresa dell'esercizio stagionale, deve essere effettuato un completo ed accurato controllo di tutti i dispositivi di ammortamento dei veicoli alla fune portante - traente, seguendo le specifiche istruzioni riportate sul libro di manutenzione dell'impianto; in tale occasione si deve comunque procedere al completo smontaggio del morsetto e si verificherà in particolare lo stato di usura delle ganasce e l'integrità geometrica della molla che realizza il serraggio.

In occasioni di tali visite sarà effettuato:

- 1) l'esame delle funi nei tratti particolarmente significativi con il rilievo dei fili rotti visibili e dei diametri delle funi stesse;
- 2) la verifica, mediante idonee prove, dell'addestramento del personale da adibire alle operazioni di soccorso per il recupero dei viaggiatori in linea.

Le date delle visite devono essere comunicate, con congruo anticipo, al competente ufficio periferico del D.T.T. ai fini dell'eventuale partecipazione alle verifiche e prove stesse di tecnici del predetto ufficio; per gli impianti rientranti nelle attribuzioni delle regioni devono altresì essere informati i competenti organi regionali per l'eventuale partecipazione di loro funzionari agli effetti della regolarità dell'esercizio.

I risultati delle visite debbono essere verbalizzati e registrati nell'esemplare depositato presso l'impianto dell'apposito "libro della funivia" predisposto dal D.T.T. o l'apposito verbale deve essere allegato al registro stesso. Copia del verbale, firmato dal direttore di esercizio e dal capo servizio, deve essere inviata entro 10 giorni, e comunque prima del servizio stagionale, al competente U.S.T.I.F.

A seguito di ciascuna visita il direttore di esercizio, nel trasmettere la copia del verbale e delle registrazioni, comunicherà al competente U.S.T.I.F. le proprie motivate conclusioni circa l'ammissibilità della prosecuzione e della ripresa del pubblico esercizio sull'impianto stesso, specificando le eventuali condizioni alle quali, a suo giudizio, detta prosecuzione o ripresa resta subordinata.

La prosecuzione e la ripresa del pubblico esercizio dell'impianto non può comunque ritenersi autorizzata, ai fini della sicurezza, fin tanto che non sia intervenuta, con esito favorevole, la prescritta visita da parte del direttore di esercizio dell'impianto stesso.

Resta salva la facoltà del competente U.S.T.I.F. di revocare il nullaosta nei riguardi della sicurezza per la prosecuzione o la ripresa del pubblico esercizio dell'impianto qualora, sulla base delle comunicazioni del direttore di esercizio 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 direttore di esercizio, una visita per l'accertamento dello stato dell'impianto e la determinazione degli eventuali lavori da effettuarsi durante il periodo di inattività.

Per gli impianti ad esercizio stagionale è opportuno che i veicoli siano tolti d'opera e ricoverati a magazzino, ancorché non ubicato in adiacenza all'impianto.

Verifiche e prove straordinarie

- 1) Dopo la realizzazione delle varianti definite al comma 2.1 del D.M. 02.01.1985, la riapertura o la prosecuzione dell'esercizio dell'impianto è subordinata al favorevole esito delle verifiche e prove funzionali di cui all'art. 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n° 753/80, da effettuare avuto riguardo al comportamento di tutto l'impianto e non soltanto delle parti modificate, anche allo scopo di verificarne la reciproca compatibilità.
- 2) Oltre ed indipendentemente dalle verifiche e prove di cui sopra, l'Esercente è tenuto a far effettuare, sulla base delle indicazioni avute dai costruttori, tutte quelle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che si rendessero necessarie in relazione allo stato dell'impianto.
- 3) La vita tecnica complessiva dell'impianto, intesa come durata dell'intervallo continuativo di tempo nel corso del quale la sicurezza e la regolarità del

servizio possono ritenersi garantite rispettando le medesime condizioni realizzate all'atto della prima apertura al pubblico esercizio, è stabilita in anni 40.

- 4) Allo scopo di poter garantire la sicurezza e la regolarità del servizio rispettando le medesime condizioni realizzate all'atto della prima apertura al pubblico esercizio, ogni impianto, nell'intervallo di tempo corrispondente alla sua vita tecnica come fissata dal comma 3), deve essere sottoposto con le modalità degli art. 4 e 5 del D.M. 02.01.1985 a:

REVISIONE SPECIALE: ogni 5 anni

REVISIONE GENERALE: al 15° ed al 30° anno dalla prima apertura
al pubblico esercizio

- 5) Le operazioni connesse con le revisioni generali possono svolgersi anche in più tempi, ma devono comunque essere completate entro le scadenze di cui al comma 4) con l'espletamento di tutti i necessari adempimenti, compresi quelli stabiliti ai successivi comma 6) e 7), intendendosi revocati l'autorizzazione od il nullaosta tecnico di cui all'art. 4 del D.P.R. n° 753/80 qualora alle predette scadenze non risultano ultimati con esito favorevole tutti gli adempimenti stabiliti al presente paragrafo.
- 6) A conclusione di ogni revisione generale, il Direttore di Esercizio trasmette all'U.S.T.I.F. ed agli Enti Locali, una dettagliata e completa relazione in merito a tutti i controlli espletati ed a tutti i provvedimenti adottati, allegando l'eventuale documentazione necessaria e le certificazioni acquisite ed esprimendo, infine, il proprio motivato giudizio sulla possibilità di mantenere in servizio l'impianto fino alla successiva scadenza temporale.
- 7) Accertato che, in base alla relazione di cui al comma 6), risultino positivamente espletati tutti gli adempimenti prescritti dall'art. 5 del D.M. 02.01.1985, l'U.S.T.I.F. con la partecipazione degli Enti Locali provvede all'espletamento delle verifiche e prove funzionali di cui all'art. 5 del D.P.R. 753/80; a seguito del loro esito favorevole rilascia il nuovo nullaosta tecnico ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto, per la riapertura al pubblico esercizio dell'impianto, eventualmente subordinandoli all'attuazione di particolari prescrizioni o cautele

CAPO V

FUNI

Art. 1

Verifiche delle funi

Nelle verifiche periodiche per l'accertamento delle condizioni delle funi eseguite secondo le modalità e la periodicità di cui al precedente Capo IV, art. 2, paragrafi c) e d) deve farsi l'esame esterno, effettuare il rilievo dei fili rotti visibili, la misura dei diametri, nonché, per la fune portante - traente il controllo dell'impalmatura con particolare riguardo ai nodi; detto esame deve essere effettuato con le modalità speciali che saranno stabilite dal direttore di esercizio d'intesa con il fabbricante della fune, tenuto conto del diametro e della formazione.

La fune portante - traente deve essere sottoposta ad esame interno, mediante apparecchio magnetoscopico riconosciuto idoneo, all'atto della messa in servizio, ogni due anni fino al 6° anno e successivamente con frequenza annuale; il direttore di esercizio in esito a questo esame deve redigere apposito verbale nel quale riporta i risultati, il calcolo della massima riduzione di sezione metallica riscontrata nonché le conseguenti decisioni circa l'ammissibilità o meno della permanenza in servizio della fune, anche con riferimento alle ispezioni e verifiche a vista nei tratti nei quali l'esame magnetoscopico ha evidenziato anomalie; copia del verbale e dei diagrammi dell'esame magnetoinduttivo sono depositate presso l'impianto; copia del solo verbale e delle conclusioni sullo stato della fune è inviata al competente U.S.T.I.F.

Art. 2

Durata in servizio delle funi

Le funi dei circuiti di linea, o quelle portanti i cavi di tali circuiti, devono essere sottoposte ad esame visivo almeno annuale nei tratti interessati da ancoraggio o deviazione, in stazione o appoggio in linea.

Le funi devono essere tolte dal servizio quando sia stata riscontrata una riduzione della resistenza pari al 10% di quella iniziale a fune nuova. Tale riduzione si valuta in base alla riduzione della sezione metallica nel modo seguente: si considera la sezione metallica diminuita della somma delle sezioni del massimo numero di fili riscontrati rotti, per la fune portante - traente anche mediante l'ausilio dell'esame magnetoscopico, su una lunghezza di fune pari a 4 volte il passo del filo nel trefolo cordato, o della metà del massimo numero di fili riscontrati rotti su una lunghezza pari a 20 volte il passo del filo nel trefolo cordato, assumendo il valore più sfavorevole.

Indipendentemente dalla riduzione di resistenza determinata come sopra, le funi devono essere tolte d'opera quando:

- dall'esame a vista risultino degradazioni tali (quali irregolarità evidenti di cordatura, fili allentati, corrosioni, rapido progredire delle rotture, ecc.) da destare dubbi sull'efficienza delle funi;
- dall'esame magnetoscopico risultino rotture interne che sommate a quelle esterne facciano raggiungere il limite di resistenza sopra indicato, oppure corrosioni evidenti od altri inconvenienti che possano destare dubbi sull'efficienza delle funi;
- eccessive riduzioni di diametro, anche in relazione al limite inferiore al di sotto del quale non è garantita la corsa libera degli elementi di serraggio della morsa;
- siano trascorsi 5 anni dalla posa in opera per la fune tenditrice e le funi di regolazione;
- siano trascorsi 15 anni dalla posa in opera per le funi dei circuiti di linea o per quelle portanti i cavi di tali circuiti.

Il mantenimento in opera delle funi portanti - traenti dopo la scadenza dell'8° anno dalla loro posa in opera rimane comunque subordinato alle condizioni seguenti:

- che la riduzione massima di resistenza non superi il:
6% dalla scadenza dell'8° alla scadenza del 10° anno;
5% dalla scadenza del 10° alla scadenza del 12° anno;
4% dalla scadenza del 12° alla scadenza del 14° anno;
3% dalla scadenza del 14° anno in poi;
- che gli esami a vista e magnetoscopici diano affidamento sull'efficienza della fune;
- che dopo la scadenza del 14° anno l'anello della fune non presenti più di una impalmatura.

Nella fune portante traente, nel caso di un danno locale dovuto a fatti accidentali è ammessa la riparazione mediante impalmatura, fermo restando che sull'intero anello sono ammesse non più di tre impalmature e che sia rispettato tra gli estremi di esse la distanza regolamentare.

CAPO VI

INCIDENTI

Art. 1

Di ogni incidente che avvenga durante l'esercizio della seggiovia, a cura del Capo Servizio deve essere data immediata comunicazione al Direttore di Esercizio ed all'Esercente.

Ai sensi dell'art. 93 del D.P.R. 11.07.80 n° 753 il Direttore deve dare immediata comunicazione telegrafica all'U.S.T.I.F. ed agli Enti Locali degli incidenti interessanti la sicurezza o la regolarità dell'esercizio.

Entro cinque giorni dall'accaduto il Direttore deve inviare agli uffici indicati al precedente comma un rapporto sull'incidente, con indicazione dei provvedimenti eventualmente adottati o con proposte circa quelli da adottare.

Per gli incidenti dai quali siano derivati danni alle persone, entro i successivi cinque giorni il Direttore deve disporre l'espletamento di un'inchiesta, invitando l'U.S.T.I.F. e gli Enti Locali ad intervenire.

In caso di incidente dal quale siano derivati danni solo a cose, l'U.S.T.I.F. può invitare il Direttore ad espletare la relativa inchiesta, qualora la natura o le modalità dell'incidente stesso coinvolgano la sicurezza dell'esercizio.

Le risultanze delle inchieste, unitamente alle eventuali proposte di conseguenti provvedimenti, devono essere immediatamente comunicate all'U.S.T.I.F. ed agli Enti Locali preposti.

Art. 2

Operazioni di soccorso

Quando, durante l'esercizio, si prevede che l'impianto rimarrà immobilizzato per un intervallo di tempo relativamente lungo, deve prevedersi, con facilità e prontezza, al recupero dei viaggiatori in linea. I viaggiatori devono poter abbandonare il veicolo agevolmente ed essere condotti al sicuro senza pericolo e senza troppo disagio.

Il Capo Servizio deve adottare la decisione di procedere all'evacuazione della linea non oltre 15 minuti dopo l'arresto dell'impianto ed, entro un tempo massimo di 2 ore e 30', tutti i viaggiatori devono poter essere ricondotti alle stazioni terminali oppure nei ricoveri predisposti lungo la linea.

I viaggiatori devono essere informati con appositi cartelli nelle stazioni del comportamento che debbono tenere in caso di arresto dell'impianto, mentre il personale, a mezzo degli altoparlanti, dovrà rassicurare ed avvisare il pubblico della probabile durata delle operazioni conseguenti all'arresto dell'impianto.

L'organizzazione delle operazioni deve concentrarsi in un **"PIANO PARTICOLAREGGIATO DI SALVATAGGIO"** (redatto in conformità alle P.T.S. Decreto 08.03.99), che fa parte integrante del presente regolamento la cui applicazione sarà affidata al Capo Servizio, che dovrà tenere

costantemente aggiornata la composizione delle squadre, in relazione al personale disponibile.

Detto piano deve essere consegnato ed illustrato a tutti gli Agenti dell'impianto ed ai componenti delle squadre di soccorso.

CAPO VII

DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

- 1) I viaggiatori devono munirsi del prescritto titolo di viaggio prima di servirsi dell'impianto. L'ordine di precedenza per la salita è dato esclusivamente dall'ordine di presentazione alla partenza.
- 2) E' vietato ai viaggiatori di parlare agli agenti addetti all'impianto, tranne che per necessità di servizio.
- 3) I viaggiatori sono tenuti a rispettare le istruzioni indicate dagli appositi cartelli monitori affissi sia nelle stazioni sia in linea. Devono altresì rispettare le norme emanate dalle Autorità Competenti ed osservare tutte le altre particolari disposizioni che, al fine di evitare incidenti, vengono impartite dagli agenti addetti all'impianto.
- 4) E' vietata la salita alle persone in evidente stato di ubriachezza ovvero in condizioni psicofisiche anormali.
- 5) Sono esclusi dal viaggio i passeggeri non sufficientemente protetti in relazione alle condizioni climatiche ambientali.
- 6) E' vietato il trasporto degli animali.
- 7) Alla partenza i viaggiatori devono mettersi nelle posizioni che sono ad essi indicate dagli agenti; è assolutamente vietato salire sui veicoli senza la presenza dell'agente.
- 8) In linea ai viaggiatori è vietato:
 - provocare in qualsiasi modo oscillazioni dei veicoli;
 - viaggiare sui veicoli in posizione scorretta;
 - aprire i dispositivi di chiusura e sicurezza dei veicoli;
 - scendere o salire in ogni caso dai veicoli.
- 9) E' assolutamente vietato ai viaggiatori di entrare nei piazzali ed avvicinarsi ai veicoli in moto e tanto meno salirvi nel caso le stazioni venissero trovate incustodite dal personale addetto.
- 10) Nell'eventualità che per grave guasto sia necessario provvedere al soccorso dei viaggiatori in linea, essi saranno avvisati mediante comunicazione con gli altoparlanti.
I viaggiatori dovranno attendere il personale addetto al soccorso conservando la posizione normale sui veicoli.
- 11) I viaggiatori che non osservino le disposizioni di cui agli articoli precedenti sono ritenuti responsabili degli eventuali danni arrecati alla Società Esercente, agli altri viaggiatori ed a terzi.
- 12) Il viaggiatore che non sia pratico del sistema di trasporto dell'impianto deve avvertire il personale e richiedere le istruzioni del caso. Su specifica richiesta degli interessati il personale provvederà a rallentare la velocità dell'impianto od a fermarlo per favorire la salita e la discesa.
- 13) E' vietato salire sui veicoli con bambini in braccio.
- 14) Il trasporto, sulla seggiovia, di bambini non accompagnati, è consentito solo nel caso che questi abbiano altezza non inferiore a m 1,25. I bambini di altezza inferiore a m 1,25, per viaggiare non accompagnati, devono dimostrare di aver compiuto gli otto anni di età.

- 15) Gli eventuali reclami dei viaggiatori riguardanti il servizio devono essere inviati a:
- Ufficio Speciale Trasporti Impianti Fissi per il Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, Strada Cebrosa n° 27 Settimo Torinese (TO);
 - Enti Locali - rispettive sedi;
- con l'indirizzo preciso del reclamante, senza di che saranno considerati anonimi e non sarà dato ad essi alcun seguito.
- 16) I trasgressori delle disposizioni regolarmente portate a conoscenza del pubblico a mezzo di appositi comunicati affissi dall'esercente sia nelle stazioni sia in linea, la cui inosservanza può arrecare serio pregiudizio all'incolumità dei rimanenti viaggiatori o rechi danno agli impianti, saranno deferiti all'Autorità Giudiziaria dagli agenti responsabili dell'esercizio, qualora il fatto integri una delle ipotesi di reato, previste dagli art. 432 e 650 del Codice Penale; per trasgressioni meno gravi, gli stessi trasgressori, saranno perseguiti ai sensi del titolo II ed in particolare dell'art. 18 del D.P.R. 11.07.80 n° 753. Per l'accertamento delle contravvenzioni sono competenti gli uffici, gli agenti ed i funzionari di cui all'art. 71 del predetto D.P.R. 753.

CAPO VIII

PREVENZIONE INFORTUNI

Devono essere applicate le Leggi ed i regolamenti vigenti per la prevenzione degli infortuni sul luogo del lavoro.

2CLF PRATO CIPOLLA – MONTE BUE

**5 CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI**

Ubicazione della stazione motrice-tenditrice		valle
Ubicazione stazione di rinvio fissa		monte
Senso di marcia		orario
Lunghezza orizzontale fra le rulliere di stazione	m	501,60
Lunghezza sviluppata della linea	m	537,56
Dislivello fra le rulliere di stazione	m	178,35
Pendenza media	%	35,56
Pendenza massima	%	67,41
Capienza di ciascun veicolo		2
Portata (nominale / effettiva)	P/h	1195
Velocità	m/s	2,50
Intervallo nelle partenze	s	6,02
Tempo di percorrenza minimo		3' 37"
Portata trasporto pedoni	P/h	717
Velocità trasporto pedoni	m/s	1,5
Intervallo nelle partenze pedoni	s	10,03
Tempo di percorrenza minimo pedoni		6' 01"
Velocità massima con argano di recupero	m/s	0,85
Equidistanza fra i veicoli	m	15,05
Numero totale di veicoli		73
Diametro della fune portante traente	mm	32
Massa lineare della fune	kg/m	3,71
Massa del veicolo vuoto	kg	100
Massa del veicolo carico	kg	260
Forza tenditrice tensionamento idraulico	kN	250
Potenza teorica di calcolo a regime	kW	92
Potenza teorica di calcolo in avviamento	kW	134
Intervia in linea	m	4,00
Diametro puleggia motrice	m	4,00
Diametro puleggia di rinvio	m	4,00
Numero totale di sostegni		7
Numero di sostegni di ritenuta		1
Numero di sostegni di appoggio		4
Numero di sostegni a doppio effetto		2
Diametro rulli	mm	382
Conduttori di linea		interrati