

## REGOLAMENTO D'ESERCIZIO

DELLA FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO PERMANENTE

DENOMINATA: TRE CACIARE - MONTE PISELLI

SIGLA: RM27

COMUNE DI: VALLE CASTELLANA e

CIVITELLA DEL TRONTO (TE)

DITTA CONCESSIONARIA: **REMIGIO Group S.r.l.**

Il presente Regolamento d'Esercizio contiene i seguenti allegati:

Allegato A) Parametri significativi

Allegato B) Prescrizioni particolari d'esercizio.

Allegato C) Piano di soccorso

IL CONCESSIONARIO: REMIGIO Group S.r.l.

IL DIRETTORE DI ESERCIZIO: ing. Marco RINALDI

Approvazione dell'Ente di sorveglianza:



SEZIONE DI PESCARA  
ALLEGATO ALLA NOTA  
N. 950 DEL 12/02/2017



**INDICE****PARTE PRIMA: Governo dell'impianto e personale**

1.1	Disposizioni di carattere generale	pag.	3
1.2	Personale	"	3
1.3	Obblighi del Concessionario	"	4
1.3	Mansioni ed obblighi del Direttore di esercizio	"	4
1.5	Mansioni ed obblighi del Capo Servizio	"	5
1.6	Mansioni ed obblighi del Macchinista	"	6
1.7	Mansioni ed obblighi dell' Agente	"	6
1.8	Comportamento in servizio del personale	"	7

**PARTE SECONDA: Modalità di effettuazione del servizio**

2.1	Disposizioni normali di esercizio	pag.	8
2.2	Disposizioni per circostanze eccezionali	"	9
2.3	Istruzioni per le operazioni di soccorso	"	10

**PARTE TERZA: Manutenzione dell'impianto, visite e prove periodiche**

3.0	Generalità	pag.	11
3.1	Verifiche e prove giornaliere	"	11
3.2	Verifiche e prove settimanali	"	11
3.3	Verifiche e prove mensili	"	12
3.4	Verifiche e prove annuali o di riapertura stagionale	"	12
3.5	Verifiche e prove straordinarie	"	13
3.6	Manutenzione	"	13
3.7	Controlli periodici delle funi	"	13
3.8	Prevenzione infortuni	"	14
3.9	Registro giornale	"	14

**PARTE QUARTA: Disposizioni per i viaggiatori**

4.1	Disposizioni generali	pag.	14
4.2	Biglietto"	"	14
4.3	Rapporti col personale	"	14
4.4	Modalità per il viaggio	"	14
4.5	Operazioni di soccorso	"	15
4.6	Trasgressioni	"	15
4.7	Reclami	"	15

**Allegato A -** Caratteristiche Tecniche Generali  
**Allegato B -** Prescrizioni particolari di esercizio  
**Allegato C -** Piano di Soccorso



## NORME DI ESERCIZIO

### 1.1.0 Disposizioni di carattere generale

1.1.1 Il presente regolamento viene redatto in riferimento alla parte IV del DM 8/3/99 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.

1.1.2 L'esercizio dell'impianto deve svolgersi in osservanza delle leggi e regolamenti vigenti in materia di trasporto pubblico ed in ottemperanza alle norme contenute nel Regolamento di esercizio di cui all'articolo 31 del Regolamento Generale; inoltre deve svolgersi, secondo l'orario giornaliero durante i periodi di attività e con l'applicazione di orari e tariffe approvate dalle autorità competenti.

1.1.3 Nel presente regolamento di esercizio sono inserite tutte le speciali condizioni, prescrizioni e cautele che, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, l'Autorità di sorveglianza tecnica, gli organi regionali ed il direttore di esercizio, competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni, ritengano di stabilire in relazione alle caratteristiche ed alle peculiarità dell'impianto, nonché alle conclusioni formulate dalla Commissione incaricata delle verifiche e prove funzionali di cui all'articolo 30 del Regolamento Generale.

1.1.4 Il presente regolamento di esercizio contiene le disposizioni riguardanti:

- 1) il personale: quantitativo, qualifiche, mansioni ed obblighi;
- 2) il trasporto: modalità di effettuazione del servizio;
- 3) i viaggiatori: obblighi, divieti e relative sanzioni, con riferimento a quanto stabilito dai titoli II e VII del DPR n. 753/80;
- 4) le istruzioni particolari per regolazioni e manutenzioni non comprese in quelle fornite dai costruttori delle parti elettriche e di quelle meccaniche di cui al decreto ministeriale 02/01/1985, n. 23 (di seguito sarà chiamato D.M. 23/1985).

1.1.5 Il Regolamento di esercizio deve essere a perfetta conoscenza di tutto il personale e depositato in copia presso la stazione motrice, a cura del concessionario; le disposizioni riguardanti il trasporto ed i viaggiatori, nonché gli orari e le tariffe, devono essere esposte in maniera ben visibile al pubblico nelle stazioni; deve essere utilizzata la segnaletica unificata esistente.

1.1.6 Agli effetti delle disposizioni per i viaggiatori di cui ai titoli II° e VII° del D.P.R. 753/1980 nonché ai fini dell'articolo 102, 2° comma dello stesso decreto, il presente regolamento di esercizio deve essere approvato dall' USTIF per gli impianti rientranti nelle attribuzioni statali, ovvero dai competenti organi regionali, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dal predetto ufficio per gli impianti rientranti nelle attribuzioni regionali. Gli orari di esercizio devono anche ottenere l'approvazione degli enti locali territoriali nelle cui competenze rientra l'impianto.

1.1.7 Il presente regolamento di esercizio viene predisposto dal direttore dell'esercizio secondo lo schema predisposto dal D.T.T..

### 1.2.0 Personale

1.2.1 L'impianto deve essere provvisto del direttore dell'esercizio ai sensi dell'articolo 89 del D.P.R. 753/80, nonché del personale necessario all'esercizio, abilitato ai sensi dell'articolo 9 del medesimo D.P.R. 753/80, avente la seguente consistenza minima:

- capo servizio;
- macchinista;
- agente di stazione di rinvio;
- altri eventuali agenti, indicati nell'allegato A.

1.2.2 Durante il servizio l'impianto deve essere presenziato almeno dal macchinista e dagli agenti necessari secondo il precedente articolo 1.2.1; comunque l'organico del personale deve avere consistenza numerica, con personale sostitutivo, sufficiente ad assicurare la regolarità del servizio tenuto conto delle possibili assenze per riposo, congedo e malattia.

1.2.3 I nominativi di tutto il personale adibito all'impianto con le rispettive mansioni, nonché ogni variazione, devono essere comunicati alle competenti autorità di sorveglianza tecnica, nonché agli organi regionali per gli impianti rientranti nelle loro attribuzioni; l'elenco deve essere firmato dall'esercente, controfirmato sia dal direttore di esercizio che dal capo servizio e depositato in copia presso l'impianto. I nominativi del personale addetto dovranno essere registrati giornalmente sul registro giornale.



### 1.3.0 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. I

- Il concessionario è quindi tenuto a :
  - provvedere alla nomina del direttore di esercizio ovvero alla sua sostituzione;
  - presentare agli Uffici competenti per l'approvazione, il Regolamento di Esercizio sottoscritto per accettazione;
  - provvedere, secondo quanto concordato con il direttore di esercizio ed il caposervizio, all'assegnazione degli incarichi al personale, nel numero necessario per garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
  - trasmettere agli Uffici competenti l'elenco comprendente i nominativi del personale addetto e la loro mansione, controfirmato dal direttore di esercizio 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 dagli Uffici competenti o dal direttore di esercizio;
  - applicare gli eventuali provvedimenti di esonero dalle mansioni proposti dal direttore di esercizio o dal caposervizio nei confronti del personale;
  - fornire, su indicazione o richiesta del direttore di esercizio e/o del capo servizio, tutti i mezzi ed i materiali 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 direttore di esercizio, i mezzi necessari al soccorso dei viaggiatori in linea, provvedendo, ove necessario, a stipulare accordi con enti locali in grado di fornire mezzi e personale idoneo;
  - 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;
  - dare immediata comunicazione al direttore di esercizio ed agli Uffici competenti delle sospensioni temporanee dell'esercizio dovute a cause di forza maggiore, nonché di ogni incidente o grave disservizio;
  - comunicare agli Uffici competenti entro i termini previsti le date di inizio e fine dell'esercizio stagionale.
  - Provvedere alle permanenti coperture assicurative per i viaggiatori e per tutto il personale che opera a qualsiasi titolo sull'impianto.

### 1.4.0 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL DIRETTORE DI ESERCIZIO

Il direttore di esercizio rappresenta il concessionario ai fini della vigilanza tecnica sull'impianto e pertanto risponde nell'ambito delle sue competenze 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
- assiste il capo servizio nell'addestramento e predispone quanto necessario per l'aggiornamento professionale 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, mediante apposito ordine scritto trasmesso al concessionario, propone l'esonero dal servizio del personale che egli giudichi non idoneo allo svolgimento delle mansioni affidategli per scarsa attitudine o per gravi mancanze in relazione alla sicurezza;
- programma e predispone d'intesa con la azienda esercente, sulla base delle norme in vigore e delle apposite istruzioni fornite dal costruttore, tutti i controlli e gli interventi periodici necessari per la sicurezza dell'esercizio.
- fornisce al capo servizio le istruzioni per curare l'efficienza delle attrezzature di manutenzione e per verificare il loro corretto uso da parte del personale anche sotto l'aspetto antinfortunistico.
- 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; la



- data delle visite straordinarie deve essere comunicata con congruo anticipo agli Uffici competenti 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 corso di esse deve verificare in particolare la corretta e regolare compilazione del "Registro giornale", apponendo la propria firma negli spazi predisposti;
  - allega al "Registro giornale" depositato presso l'impianto, trasmettendone tempestivamente copia agli Uffici competenti, 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 eseguire al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
  - in occasione delle sue visite potrà accertarsi dell'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 agli Uffici competenti entro 10 giorni dall'accadimento, contenente l'indicazione di eventuali provvedimenti adottati o proposti;
  - comunica tempestivamente agli Uffici competenti 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 direttore di esercizio riguardanti la sicurezza e la regolarità, , devono essere contenute in ordini di servizio datati, da depositare in copia presso l'impianto e da inviare all'ufficio di sorveglianza
  - In caso di sua prolungata indisponibilità nomina un suo sostituto

#### 1.5.0 - 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, deve operare osservando le disposizioni contenute nel Regolamento di Esercizio, nel manuale uso e manutenzione e secondo le direttive e le istruzioni impartite dal direttore di esercizio.

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. Sotto la sua diretta responsabilità si svolge l'attività operativa corrente sia di esercizio che di manutenzione. 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 direttore di esercizio 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 "Registro giornale" per la parte di sua competenza; ne verifica la corretta compilazione di competenza del personale a lui sottoposto;
- verifica la verbalizzazione delle prove e verifiche giornaliere eseguite dal macchinista e dagli agenti, apponendo la propria firma negli spazi predisposti;
- 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;
- cura l'effettuazione di tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria che si rendano necessarie in relazione allo stato dell'impianto, comunque quelle contenute nel manuale di uso e manutenzione fornito dal costruttore nonché quelle eventualmente richieste dal direttore di esercizio
- 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 direttore di esercizio ed al concessionario eventuali guasti, difetti o anomalie dell'impianto, allo scopo di ottenere le relative disposizioni;



- dà immediata notizia al concessionario nel caso si verificano incidenti durante l'esercizio e fornisce gli elementi necessari per le comunicazioni che il concessionario ed il direttore di esercizio devono inviare agli Uffici competenti 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 "Registro giornale" l'evento e, se possibile, la causa accertata;
- adotta tutte le misure di sicurezza previste dalle norme per la prevenzione degli infortuni
- rende edotto il personale dei rischi specifici cui esso è esposto, portando a conoscenza del medesimo le norme essenziali di prevenzione
- dispone ed esige che il personale osservi le norme di sicurezza ed usi i dispositivi di protezione messi a disposizione
- provvede a che vengano depositati presso la sede della ditta concessionaria, gli oggetti rinvenuti nelle stazioni o lungo la linea.
- Il capo servizio può svolgere le sue mansioni per più impianti della stessa azienda a condizione che essi formino un sistema di impianti tra loro collegati, o comunque prontamente raggiungibili, e che esista tra loro un'apparecchiatura permanente di telecomunicazione.
- Nel caso di impianto isolato la funzione di capo servizio, su apposita autorizzazione rilasciata dall' U.S.T.I.F, può essere cumulata a quella di macchinista.

#### 1.6.0 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL MACCHINISTA

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

- esegue, con l'aiuto degli agenti, le prescritte prove e verifiche giornaliere e cura la regolare compilazione del "registro giornale" per la parte di competenza; annota ogni evento eccezionale che abbia determinato l'arresto dell'impianto
- segnala al caposervizio eventuali deficienze per quanto riguarda materiale di scorta, attrezzature ed interventi manutentivi;
- 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, attenendosi 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 disponibilità 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.
- In caso di arresto dell'impianto, non preventivamente comunicato ai viaggiatori, provvede ad informarli dei motivi della fermata e della ripresa del servizio

#### 1.7.0 - 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, nonché quelle relative alla manutenzione. 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 disposizioni per i viaggiatori allegare 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 impedire l'accesso alle stazioni da parte di estranei.
- Collabora, se richiesti, con il macchinista nell'esecuzione delle prove periodiche e nell'effettuare i controlli e le manutenzioni previste. È direttamente responsabile del lavoro e dei controlli effettuati personalmente .
- Cura la manutenzione delle piste e delle banchine di sbarco/imbarco

#### 1.8.0 - 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.

Qualsiasi oggetto rinvenuto nelle stazioni o lungo la linea deve essere consegnato al Capo Servizio.

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

### 2.0 MODALITA' DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO

#### 2.1. - 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<sup>a</sup> 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 "B".
- 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.
- 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.
- Il servizio deve essere sospeso, sotto la responsabilità del capo servizio, ogniqualvolta il vento raggiunge intensità tale da costituire pericolo per l'esercizio e comunque quando l'intensità supera quella del vento massimo di esercizio il cui valore è definito nell'allegato A del presente regolamento; il capo servizio disporrà inoltre la sospensione del servizio quando si verificano condizioni atmosferiche che pregiudichino, a suo giudizio, la sicurezza del funzionamento, ovvero quando il vento spiri con intensità in sensibile aumento o 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.
- 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 curato dagli agenti addetti alle stazioni; essi controllano che il flusso avvenga lungo gli itinerari prestabiliti e definiti dalle apposite transenne e sorvegliano che i viaggiatori :
  - a) nella stazione di partenza, prendano posto correttamente sul veicolo in partenza e che azionino il dispositivo di chiusura
  - b) nella stazione di arrivo che sgomberino rapidamente la pedana di sbarco.
- 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 eventualmente anche dando il comando di 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 sulle seggiovie 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 poter viaggiare non accompagnati sulla seggiovia debbono dimostrare di aver compiuto gli 8 anni di età. Altrimenti è necessario un accompagnatore adulto. In presenza di bambini il personale dovrà porre attenzione che venga chiusa la barra di protezione anticaduta. Negli impianti in cui i veicoli presentino caratteristiche tali da non consentire ai bambini in questione di abbassare e alzare agevolmente la barra di chiusura, le relative operazioni debbono essere effettuate dal personale di stazione al quale è fatto obbligo di agevolare, con particolare cura, le operazioni di salita e discesa dai veicoli.
- 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; qualora i fatti siano tali da costituire pregiudizio per l'incolumità pubblica, l'esercizio dell'impianto deve essere sospeso.

## 2.2 - 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, 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 utilizzare 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 "Registro 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 "Registro 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 continua il servizio informando il caposervizio dell'avvenuto guasto.

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 dalla fermata.

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 oscillazione 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 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.

## 2.3- 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 direttore di esercizio 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;
- 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

#### 3.0- 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 eventualmente integrate dal direttore di esercizio.

Dovranno essere disponibile sull'impianto :

1. i manuali forniti dai costruttori
2. gli schemi elettrici e meccanici
3. copia del regolamento di esercizio
4. copia dei verbali delle visite periodiche

Prima della riapertura dell'esercizio e comunque dopo significativi periodi di inattività (> 6 mesi), deve effettuarsi, a cura del direttore di esercizio, 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 straordinari da effettuare 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; 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; quelle annuali o di riapertura stagionale, nonché quelle straordinarie, sono effettuate dal direttore di esercizio con la collaborazione del personale addetto all'impianto.

#### 3.1- 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'organo principale, dei freni di servizio e di emergenza, e dei loro comandi manuali;
- controllo del regolare funzionamento dei gruppi di alimentazione di riserva e/o recupero, 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 di piazzale, 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 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 morsetti 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 nevicate, 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.

#### 3.2 - VERIFICHE E PROVE SETTIMANALI

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

- 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;
- verifica dell'efficienza del centrifugo meccanico per eccesso di velocità, provocandone a mano l'intervento;
  - avviamento dei motori di riserva e/o recupero 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 del livello dell'olio nel riduttore dell'organo principale e negli eventuali serbatoi dei freni e del sistema di tensione.

### 3.3 - 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:

- deve essere controllata l'efficienza elettrica e meccanica di tutti i pulsanti di arresto delle stazioni;
- 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, da inserire nel Regolamento di esercizio;
- devono essere verificati l'efficienza ed i livelli di taratura di tutte le protezioni di velocità (elettriche e meccaniche), lanciando l'impianto in sovravelocità, con veicoli vuoti, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore, da inserire nel Regolamento di esercizio;
- 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 di tenuta amperometrica, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore;
- devono essere verificati i valori di taratura degli eventuali relé amperometrici di comando della frenatura differenziata, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore;
- deve essere verificata l'efficienza dei dispositivi tachimetrici e cronometrici che comandano la caduta finale di eventuali sezioni ritardate del freno di servizio, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore;
- deve essere verificato lo stato di usura delle guarnizioni di tutti i freni e la regolare posizione delle superfici frenanti;
- devono essere verificati i valori di taratura dei dispositivi di controllo del sistema di tensione idraulica, ove esista, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore;
- Deve essere verificata la consistenza e la buona conservazione dell' attrezzatura per il soccorso.
- Ciascun veicolo deve essere controllato a vista, verificando in particolare l'efficienza dei dispositivi di chiusura.
- Almeno una volta ogni due mesi, o con periodicità più ridotta secondo le istruzioni del costruttore in relazione anche alla frequenza del passaggio dei morsetti in puleggia (vedi allegato A), 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, seguendo le istruzioni fornite dal costruttore
- Dopo aver eseguito lo spostamento il morsetto deve essere sottoposto ad una prova di resistenza allo scorrimento applicando, con l'apparecchiatura in dotazione all'impianto, uno sforzo parallelo alla fune pari alla resistenza minima prescritta, valore che è riportato nell'allegato A; l'esito della prova è da ritenersi favorevole quando non si verifici 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 deficienze macroscopiche, 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, ogniqualvolta, anche per eventi esterni, quali ad esempio temporali con scariche atmosferiche, possano sorgere dubbi sullo stato di efficienza delle funi.
- Indipendentemente dalla periodicità fissata negli articoli precedenti, le verifiche e prove alle diverse parti dell'impianto sono effettuate anche ad intervalli di tempo più ravvicinati a giudizio del direttore di esercizio ed in base alle istruzioni fornite dai costruttori.

### 3.4.0 - VERIFICHE E PROVE ANNUALI O DI RIAPERTURA STAGIONALE

Alle seguenti scadenze devono essere effettuate in maniera approfondita, dal direttore di esercizio e coadiuvato 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, se l'impianto non ha svolto servizio da più di sei mesi;
- ogni volta che venga prescritto dagli Uffici competenti;
- 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.

In occasione di tali visite sarà effettuato:

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

I risultati delle visite debbono essere verbalizzati e depositato presso l'impianto, allegati all'apposito "registro-giornale". Copia del verbale, firmato dal direttore di esercizio e dal capo servizio, deve essere inviata entro 10 giorni agli Uffici competenti, e comunque prima della riapertura dell'esercizio stagionale.

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 direttore di esercizio coadiuvato dal capo servizio potrà effettuare, prima della riapertura, una visita di controllo, eseguendo le sole verifiche e prove di cui ai precedenti artt.3.1-3.2-3.3.

A seguito di ciascuna visita il direttore di esercizio comunicherà agli Uffici competenti 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.

### 3.5.0 - 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 agli Uffici competenti per l'eventuale visita ispettiva.

### 3.6.0 - MANUTENZIONE

Oltre e indipendentemente dalle verifiche e prove periodiche di cui ai precedenti articoli, devono essere effettuate, sotto la responsabilità del caposervizio, sulla base delle indicazioni dei costruttori, tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria che si rendano necessarie in relazione allo stato dell'impianto, e comunque quelle contenute nel manuale di uso e manutenzione, nonché quelle eventualmente richieste dal direttore di esercizio.

Prima dell'apertura stagionale al servizio a cura del caposervizio, verranno effettuati i controlli e le manutenzioni previsti dal libro di manutenzione, nonché:

- devono essere singolarmente ispezionati i sostegni di linea, con particolare riguardo alle scale di accesso ed alle pedane d'ispezione, verificando l'efficienza dei dispositivi di arresto e di controllo della posizione della fune portante-traente.
- Almeno una volta all'anno e comunque prima della ripresa dell'esercizio stagionale nel caso l'impianto non abbia svolto servizio da più di sei mesi, deve essere effettuato un completo ed accurato controllo di tutti i dispositivi di ammorsamento 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 e la corretta lubrificazione.
- Indipendentemente dalla periodicità fissata negli articoli precedenti, le verifiche e prove alle diverse parti dell'impianto sono effettuate anche ad intervalli di tempo più ravvicinati a giudizio del direttore di esercizio ed in base alle istruzioni fornite dai costruttori.
- Le manutenzioni effettuate sono verbalizzate nel libro giornale a cura del caposervizio

### 3.7.0- 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 deficienze macroscopiche, 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;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 dagli Uffici competenti. I relativi diagrammi devono essere conservati a cura del Concessionario, unitamente al verbale redatto dal direttore di esercizio. Il verbale stesso è conservato presso l'impianto, e inviato in copia agli Uffici competenti.

### 3.8.0 PREVENZIONE INFORTUNI

Devono essere applicate per la prevenzione infortuni le leggi ed i regolamenti vigenti.

### 3.9.0- REGISTRO 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 "Registro giornale" dell'impianto, firmato dagli agenti che hanno eseguito le verifiche e controfirmato dal capo del servizio.

Il direttore di esercizio esprime il proprio giudizio sul complesso delle verifiche e prove periodiche effettuate dal personale e controfirma il "Registro giornale" in occasione delle sue ispezioni; al medesimo "Registro giornale" si allegano i risultati delle verifiche e prove di sua competenza.

Nel "Registro giornale" dell'impianto deve altresì essere registrato ogni incidente o grave disservizio che avvenga durante l'esercizio, annotando ora, data, effetti e presunta causa.

Il "Registro giornale" deve essere compilato in ogni sua parte; è tenuto a disposizione sull'impianto ed esibito ad ogni richiesta degli Uffici competenti.

Il modello del "Registro giornale" deve essere approvato dagli Uffici competenti.

## PARTE QUARTA

### DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

#### 4.1.0 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.

#### 4.2.0 - BIGLIETTO

I viaggiatori devono munirsi del biglietto prima di entrare sulla pista 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 dagli Uffici competenti.

#### 4.3.0.- 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.

#### 4.4.0 - 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 sulle seggiovie dei 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 poter viaggiare non accompagnati sulle seggiovie, debbono dimostrare di aver compiuto gli 8 anni di età.

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

- alla partenza mettersi nella posizione indicata sulla banchina di imbarco in numero non superiore a quello 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, quest'ultimo 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;
- i viaggiatori devono assumere una posizione sul veicolo tale da evitare che il veicolo si inclini eccessivamente

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.

#### 4.5.0 - 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.

#### 4.6.0 - 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.

#### 4.7.0 - RECLAMI

I reclami dei viaggiatori devono essere inviati alle autorità competenti con le complete generalità e il preciso indirizzo del reclamante.

I reclami anonimi non saranno presi in considerazione.



ALLEGATO A)  
PARAMETRI SIGNIFICATIVI



**OFFICINE MECCANICHE F.LLI MARCHISIC**  
di Marchisio F. & C. S.A.S. - TORINO  
**SEGGIOVIE - SCIOVIE**

C. C. I. A. A. Torino N. 147214 - Codice Postale 10144 - Codice Fiscale 0242880013  
Via A. di Bernazzo 127 Tel. (011) 793.487 - 711.890

SPETT.LE CONSORZIO TURISTICO  
COLLE S. MARCO - MONTAGNA DEI FIORI  
CORSO MAZZINI 37  
ASCOLI PIENO

CONFERMA D'ORDINE N. 635/81.....

Torino, il 1 / 7 / 1981

Richiesta .....

Condizioni generali come a fianco indicate

**OGGETTO E CARATTERISTICHE GENERALI**

Con riferimento agli accordi intercorsi con l'Egr. Vs. Sig. Presidente Prof. Scarpellini, con la presente Vi confermiamo la fornitura dei materiali elettromeccanici e prestazioni tecniche da destinarsi alla costruzione della SEGGIOVIA BIPOSTO "TRE CACIARE - MONTE PISELLI", avente le seguenti:

1) CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI

- Lunghezza orizzontale della linea	ml.	825
- Dislivello tra le stazioni	m.	221,46
- Lunghezza sviluppata della linea	m.	800
- Pendenza media	%	26,8
- Potenzialità oraria di trasporto di soli passeggeri con sci calzati	n°	1029
- Velocità di esercizio al min./sec. per trasporto di soli passeggeri con sci calzati	ml.	2,50
- Tempo occorrente per compiere il percorso alla velocità di m./sec. 2,50	circa	5' 40"

Tel. V. Cavigli - Torino





OFFICINE MECCANICHE  
FRATELLI MARCHISIO S.A.S. - TORINO

Foglio N. 2

- Potenzialità oraria di trasporto per servizio estivo	n°	823
- Velocità di esercizio al min./sec. per servizio estivo	ml.	2,00
- Tempo occorrente per compiere il percorso alla velocità di m./sec. 2,00	circa	7' 10"
- Intervalle tra le seggiole bipeste	ml.	17,50
- Seggiole bipeste in linea	n°	98
- Seggiole bipeste di scorta	n°	1
- Sostegni di avanzazione a valle e monte	n°	3
- Sostegni di linea a traliccio (esistenti)	n°	11
- Rulli di linea e di stazione	n°	160
- Potenza max necessaria a regime	CV.	117
- Potenza del motore di riserva DIESEL	CV.	98
- Punte portante-tracate	∅ mm.	30
- Punte tenditrice	∅ mm.	16
- Cavi neoprene di segnalazione e per Vs. nei vari, interrato	a poli 7+4+4	
- Pulegge delle stazioni	∅ mm.	3600
- Stazione motrice fissa	a	monte
- Stazione di rinvio e tensione	a	valle
- Contrappeso a valle in tiro diretto	Kg.	12.500
- Senso di marcia dell'impianto, salita	a	sinistra



**ALLEGATO B)****Prescrizioni particolari di esercizio****MODALITÀ DI ESERCIZIO  
per quanto al trasporto di biciclette.**

1. Il trasporto di mezzi (biciclette) potrà avvenire esclusivamente utilizzando i dispositivi dedicati.
2. Il trasporto di mezzi (biciclette) potrà avvenire esclusivamente nel corso della stagione estiva.
3. La velocità massima di esercizio durante la stagione estiva potrà essere pari a 1,80 m/sec.
4. Il peso massimo del mezzo da trasportare deve essere pari a 25,00 Kg.
5. Dovrà essere evitato l'agganciamento del mezzo in una sua parte che costruttivamente possa distaccarsi facilmente dal mezzo stesso.
6. Gli agenti di valle e/o di monte dovranno precludere il trasporto del mezzo nel caso questo possa pregiudicare la sicurezza (es. superamento carico massimo), la regolarità dell'esercizio e assicurarsi di far togliere tutte le parti sfilabili o sganciabili che possano cadere lungo la linea;
7. Sulla seggiola dove verrà caricata la bicicletta non dovrà salire solo il proprietario della stessa e non dovrà essere caricata altra merce;
8. La bicicletta dovrà essere caricata e scaricata dal personale dell'impianto e tale operazione dovrà comunque garantire la normale assistenza ai passeggeri nelle fasi di imbarco/sbarco;
9. Sarà possibile caricare le biciclette sul ramo discesa con le stesse modalità che sul ramo salita;
10. In caso di evacuazione forzata dell'impianto con l'utilizzo delle squadre di soccorso, le biciclette rimarranno sui veicoli ovvero non saranno recuperate dai soccorritori con calata dall'alto;
11. L'esercente dovrà estendere la copertura assicurativa anche al trasporto in oggetto;
12. Dovranno essere evidenziati i percorsi di accesso all'impianto ed allo sbarco a monte per pedoni e ciclisti;
13. Detto dispositivo dovrà essere montato secondo le modalità indicate dal costruttore.
14. Sistemáticamente (ovvero con cadenza settimanale) il Capo Servizio dell'impianto verificherà la giusta coppia di serraggio dei bulloni che garantiscono l'accoppiamento del dispositivo alla barra di chiusura e verificherà, parimenti, la giusta posizione degli stessi dispositivi.



**MODALITÀ DI ESERCIZIO**  
**per quanto al trasporto di bambini di età inferiore ad anni 8 ovvero di altezza inferiore a m. 1,25.**

15. I bambini di età inferiore ad anni 8 ovvero di altezza inferiore a m. 1,25 dovranno essere caricati sulla seggiola accompagnati da un adulto.
16. Essi dovranno essere posizionati sul posto esterno della seggiola dove è montato il dispositivo atto ad evitare lo scivolamento dei bambini stessi al di sotto della barra di chiusura.
17. Detto dispositivo dovrà essere montato secondo le modalità suggerite dal costruttore.
18. Sistematically (ovvero con cadenza settimanale) il Capo Servizio dell'impianto verificherà la giusta coppia di serraggio dei bulloni che garantiscono l'accoppiamento del dispositivo alla barra di chiusura e verificherà, parimenti, la giusta posizione degli stessi dispositivi.



**ALLEGATO C )****PIANO DI SOCCORSO****AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO PERMANENTE****MATERIALE DI SOCCORSO PER LE OPERAZIONI DI RECUPERO.**

Consistenza del materiale a disposizione delle squadre di soccorso.

u.m.	Num.	Descrizione
N°	2	Attrezzature brevettate di soccorso per la calata dei viaggiatori da un'altezza superiore ai sei metri dal suolo, rispondenti alle vigenti norme antinfortunistiche.
N°	2	Attrezzature, fornite dal costruttore dell'impianto F.lli Marchisio srl, di soccorso per la calata dei viaggiatori da un'altezza superiore a sei metri dal suolo, rispondenti alle vigenti norme antinfortunistiche.
N°	5	Scale superleggere dotate di rostri per l'aggancio delle stesse alle seggiole per la discesa al suolo dei viaggiatori che si trovano ad un'altezza inferiore a sei metri dal suolo.
N°	2	Toboga o Akja completamente attrezzati per il recupero di viaggiatori eventualmente infortunati o colti da malore.
N°	10	Coperte per il conforto di viaggiatori infreddoliti.
N°	2	Cassette di medicazione, complete di attrezzatura per la prima medicazione.
N°	1	Locale adibito ad ambulatorio e locale medicazione.
N°	1	Mezzo battipista da utilizzarsi nel periodo invernale.
N°	1	Mezzo fuoristrada da utilizzarsi nel periodo estivo.
N°	4	Radio ricetrasmittenti



## DISLOCAZIONE DEL MATERIALE PER IL RECUPERO.

u.m.	Num.	Descrizione	
N°	2	Attrezzature brevettate di soccorso per la calata dei viaggiatori da un'altezza superiore ai sei metri dal suolo, rispondenti alle vigenti norme antinfortunistiche.	N. 1 a Valle e N. 1 a Monte
N°	2	Attrezzature, fornite dal costruttore dell'impianto F.lli Marchisio srl, di soccorso per la calata dei viaggiatori da un'altezza superiore a sei metri dal suolo, rispondenti alle vigenti norme antinfortunistiche.	N. 1 a Valle e N. 1 a Monte
N°	5	Scale superleggere dotate di rostri per l'aggancio delle stesse alle seggiole per la discesa al suolo dei viaggiatori che si trovano ad un'altezza inferiore a sei metri dal suolo.	N. 1 a Valle e N. 1 a Monte N. 3 sui sost. n. 3-5-7
N°	2	Toboga o Akja completamente attrezzati per il recupero di viaggiatori eventualmente infortunati o colti da malore.	Stazione a Monte
N°	10	Coperte per il conforto di viaggiatori infreddoliti.	Stazione a Monte
N°	2	Cassette di medicazione, complete di attrezzatura per la prima medicazione.	N. 1 a Valle e N. 1 a Monte
N°	1	Locale adibito ad ambulatorio e locale medicazione.	Stazione a Valle
N°	1	Mezzo battipista da utilizzarsi nel periodo invernale.	Stazione a Valle
N°	1	Mezzo fuoristrada da utilizzarsi nel periodo estivo.	Stazione a Valle
N°	4	Radio ricetrasmittenti	N. 2 a Valle e N. 2 a Monte



**COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE.**

Nella stazione operano i seguenti addetti agli impianti a fune:

- **Tutti i giorni festivi + il sabato + il periodo che va dal 24 dicembre fino al 10 gennaio, dal mercoledì santo al martedì di Pasqua:**  
n. 6 dipendenti fissi della REMIGIO GROUP srl, compreso il Capo Servizio nelle persone di:

1) D'AGOSTINO Dario

2) \_\_\_\_\_

3) \_\_\_\_\_

4) \_\_\_\_\_

5) \_\_\_\_\_

6) \_\_\_\_\_

n. 8 dipendenti stagionali della società REMIGIO GROUP srl;

n. 12 addetti dell'Associazione Piceno Soccorso Piste;

n. 3 Maestri di Sci.

- Tutti gli altri giorni feriali:

n. 5 dipendenti fissi della REMIGIO GROUP srl;

n. 2 addetti dell'Associazione Piceno Soccorso Piste;

n. 3 Maestri di Sci.

Inoltre nei giorni feriali almeno quattro addetti agli impianti a fune che si trovano a riposo garantiscono la loro reperibilità.

Nei giorni di massimo afflusso (giorni festivi + il sabato + il periodo che va dal 24 dicembre fino al 10 gennaio, dal mercoledì santo al martedì di Pasqua), il max numero di persone da soccorrere è di 192.

Si fa presente che detto numero è effettivamente teorico, infatti condizioni di pieno carico in salita e discesa non si verificano mai, a questo proposito si fa ampia raccomandazione al Macchinista che si trova nella stazione a monte, affinché nelle ore pomeridiane, quando si verifica il rientro da monte verso valle, abbia l'accortezza di caricare n. 1 veicolo a fronte di n. 2 vuoti in modo tale che la linea di discesa sia al massimo carica per 1/3 dei veicoli.

Con questa piccola accortezza e di facilissima attuazione, il numero totale delle persone da soccorrere diviene pari a 128.

Comunque questa pianificazione viene effettuata ipotizzando di dover soccorrere 192 viaggiatori.

Le squadre vere e proprie di cui il Capo Servizio potrà avvalersi saranno organizzate nel modo seguente:



<b>SQUADRA N° 1</b>
---------------------

<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 1	Al Sostegno n° 3
Lunghezza inclinata del tratto: m. 151 c.a	

<b>COMPOSTA DA:</b>	
CAPO SQUADRA	
Membro effettivo	
Membro effettivo	
Membro effettivo	Membro A.P.S.P
Membro coadiutore a terra	Membro A.P.S.P

<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 18 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di metri 6,00 dal suolo: n. 8	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perché posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 10
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 16	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 20
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 36</b>	



<b>SQUADRA N° 2</b>
---------------------

<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 3	Al Sostegno n° 5
Lunghezza inclinata del tratto: m. 125 c.a	

<b>COMPOSTA DA:</b>		
CAPO SQUADRA		
Membro effettivo		
Membro effettivo		
Membro effettivo		Membro A.P.S.P
Membro coadiutore a terra		Membro A.P.S.P

<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 14 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di m. 6,00 dal suolo: n. 6	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perchè posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 8
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 12	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 16
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 28</b>	





<b>SQUADRA N° 3</b>
---------------------

<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 5	Al Sostegno n° 7
Lunghezza inclinata del tratto: m. 160 c.a	

<b>COMPOSTA DA:</b>		
CAPO SQUADRA		
Membro effettivo		
Membro effettivo		
Membro effettivo		Membro A.P.S.P
Membro coadiutore a terra		Membro A.P.S.P

<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 18 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di metri 6,00 dal suolo: n. 10	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perché posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 8
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 20	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 16
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 36</b>	



<b>SQUADRA N° 4</b>	
<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 7	Al Sostegno n° 9
Lunghezza inclinata del tratto: m. 159 c.a	
<b>COMPOSTA DA:</b>	
CAPO SQUADRA	
Membro effettivo	
Membro effettivo	
Membro effettivo	Membro A.P.S.P
Membro coadiutore a terra	Membro A.P.S.P
<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 16 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di metri 6,00 dal suolo: n. 6	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perchè posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 10
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 12	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 20
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 32</b>	



<b>SQUADRA N° 5</b>
---------------------

<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 9	Al Sostegno n° 13
Lunghezza inclinata del tratto: m. 250 c.a	

<b>COMPOSTA DA:</b>	
CAPO SQUADRA	
Membro effettivo	
Membro effettivo	Membro A.P.S.P.
Membro effettivo	Maestro di Sci
Membro coadiutore a terra	Maestro di Sci

<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 26 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di metri 6,00 dal suolo: n. 22	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perché posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 4
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 44	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 8
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 52</b>	



Si ipotizza che nei giorni feriali e durante la stagione estiva, i veicoli carichi da cui occorre recuperare i viaggiatori siano pari ad 1/3 del numero max ipotizzato per i giorni festivi e quindi pari a  $192/3=64$  persone da recuperare disposte su 32 seggiole. Le squadre vere e proprie di cui il Capo Servizio potrà avvalersi saranno organizzate nel modo seguente:

<b>SQUADRA N° 1 FERIALE</b>	
<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 1	Al Sostegno n° 7
Lunghezza inclinata del tratto: m. 436 c.a	
<b>COMPOSTA DA:</b>	
CAPO SQUADRA	
Membro effettivo	
Membro effettivo	
Membro effettivo	Membro A.P.S.P
Membro coadiutore a terra	Membro A.P.S.P
<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 18 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di metri 6,00 dal suolo: n. 8	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perchè posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 10
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 16	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 20
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 36</b>	



<b>SQUADRA N° 2 FERIALE</b>
-----------------------------

<b>OPERA NEL TRATTO DI LINEA</b>	
Dal Sostegno n° 7	Al Sostegno n° 13
Lunghezza inclinata del tratto: m. 409 c.a	

<b>COMPOSTA DA:</b>		
CAPO SQUADRA		
Membro effettivo		
Membro effettivo		
Membro effettivo		Membro A.P.S.P
Membro coadiutore a terra		Membro A.P.S.P

<b>LA SQUADRA INTERVIENE SU N° 14 SEGGIOLE DI CUI</b>	
Seggiole accessibili con la scala ad altezza < di metri 6,00 dal suolo: n. 10	Seggiole accessibili con dispositivo atto alla calata perché posti ad un'altezza > di metri 6,00 dal suolo: n. 4
Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 20	Per un N° massimo di persone da soccorrere pari a : 2
<b>TOTALE MASSIMO DELLE PERSONE DA SOCCORRERE: N° 28</b>	



**ELENCO DEI NOMINATIVI DEL PERSONALE ADDETTO ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO  
DEI VIAGGIATORI DELLA SEGGIOVIA "TRE CACIARE - MONTE PISELLI"**

Giorni Feriali e Stagione Invernale

N°	Qualifica	Cognome e Nome
1	<b>CAPO SERVIZIO</b>	<b>D'AGOSTINO DARIO</b> Responsabile delle operazioni di recupero.
2	Capo Squadra n° 1	
3	Capo Squadra n° 2	
4	Capo Squadra n° 3	
5	Capo Squadra n° 4	
6	Capo Squadra n° 5	
7	Membro effettivo	
8	Membro effettivo	
9	Membro effettivo	
10	Membro effettivo	
11	Membro effettivo	
12	Membro effettivo	
13	Membro effettivo	
14	Membro effettivo	
15	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
16	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
17	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
18	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
19	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
20	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
21	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
22	Membro effettivo	Membro A.P.S.P
23	Membro effettivo	Maestro di Sci
25	Coadiutore	Membro A.P.S.P
26	Coadiutore	Membro A.P.S.P
27	Coadiutore	Membro A.P.S.P
28	Coadiutore	Membro A.P.S.P
29	Coadiutore	Membro A.P.S.P
30	Coadiutore	Maestro di Sci



Questo elenco deve essere esposto nella stazione di monte ed in quella di valle debitamente compilato con i nomi dei membri delle squadre di soccorso da tenersi sempre aggiornato.

ELENCO DEI NOMINATIVI DEL PERSONALE ADDETTO ALLE OPERAZIONI DI RECUPERO DEI VIAGGIATORI DELLA SEGGIOVIA "TRE CACIARE - MONTE PISELLI"		
Giorni Feriali e Stagione Estiva		
N°	Qualifica	Cognome e Nome
1	CAPO SERVIZIO	D'AGOSTINO DARIO Responsabile delle operazioni di recupero.
2	Capo Squadra n° 1	
3	Capo Squadra n° 2	
7	Membro effettivo	
8	Membro effettivo	
9	Membro effettivo	
10	Membro effettivo	
11	Coadiutore	
12	Coadiutore	

Questo elenco deve essere esposto nella stazione di monte ed in quella di valle debitamente compilato con i nomi dei membri delle squadre di soccorso da tenersi sempre aggiornato.

#### MODALITA' E PERIODICITA' DELLE ESERCITAZIONI

Tutto il personale adibito al soccorso deve effettuare periodicamente esercitazioni per acquisire la necessaria esperienza.

L'esercitazione sarà curata dal Capo Servizio che ne coordinerà tutto lo svolgimento e sarà presenziata dal Direttore di Esercizio che valuterà l'efficienza dei soccorsi e redigerà opportuno verbale della manovra.

Le esercitazioni si terranno di norma due volte l'anno, prima dell'apertura stagionale estiva e prima dell'apertura stagionale autunnale; esse potranno essere tenute anche in concomitanza con la visita di apertura stagionale.

Il Direttore di Esercizio darà comunicazione alla Competente Autorità di sorveglianza Regionale ed all'U.S.T.I.F della data di espletamento dell'esercitazione, con congruo anticipo (almeno 7 gg.).

L'Autorità di sorveglianza Regionale e l'U.S.T.I.F potranno, a loro insindacabile giudizio partecipare o meno.

#### LOCALI PER IL RICOVERO A DISPOSIZIONE DELLE PERSONE RECUPERATE

Si ritiene opportuno riportare qui di seguito l'elenco dei locali di rifugio a disposizione non solo dei viaggiatori recuperati dalla seggiovia e di cui si siamo occupati fin d'ora, ma anche di tutti i turisti che in un'ipotetica situazione eccezionale ne avessero bisogno.

I locali a loro disposizione nella zona sono:

Alla stazione a monte:

- Rifugio "W. Pizi" della superficie di mq. 500 ed una capienza di 350 persone.

Alla stazione a valle:

- Rifugio "Tre Caciare" della superficie di mq. 200 con una capienza di 150 persone.

San Giacomo, li 21 dicembre 2012

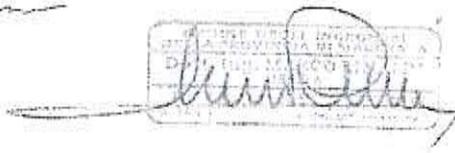


L'ESERCENTE  
(REMIGIO GROUP srl)  
**REMIGIO GROUP s.r.l.**  
San Giacomo - Monte Piselli  
64010 VALLE CASTELLANA (TE)  
C.F. e P. IVA: 01 797150876  
REA TE 163227

IL CAPO SERVIZIO  
(Dario D'AGOSTINO)



IL DIRETTORE DI ESERCIZIO  
(ing. Marco RINALDI)



Per presa visione ed accettazione:

L'Associazione Stipulante la convenzione

---

V° per approvazione dell'Autorità di Sorveglianza

