



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO di impianto in servizio pubblico

DELLA FUNIVIA MONOFUNE A COLLEGAMENTO TEMPORANEO

DENOMINATA: _____

SIGLA: _____

COMUNE DI: _____

DITTA CONCESSIONARIA: _____

Il presente regolamento di esercizio contiene i seguenti allegati:

Allegato A): Parametri significativi e prescrizioni particolari di esercizio.

Allegato B): Piano di evacuazione.

IL CONCESSIONARIO:

_____ (firma)

IL TECNICO RESPONSABILE:

_____ (firma)

Approvazione del SIF:

Indice generale

DEFINIZIONI.....	5
DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE.....	11
PARTE PRIMA.....	11
DIREZIONE E PERSONALE.....	11
Art. 1 - ORDINAMENTO DELLA DIREZIONE E DEL PERSONALE.....	11
Art. 2 - OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO.....	12
Art. 3 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL TECNICO RESPONSABILE.....	13
Art. 4 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL CAPOSERVIZIO.....	15
Art. 5 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL MACCHINISTA.....	17
Art. 6 – MANSIONI E OBBLIGHI DELL'AGENTE.....	18
Art. 7 - COMPORTAMENTO IN SERVIZIO DEL PERSONALE.....	18
PARTE SECONDA.....	19
MODALITA' DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO.....	19
Art. 8 - DISPOSIZIONI NORMALI DI ESERCIZIO.....	19
Art. 9 – DOCUMENTAZIONE DA CONSERVARE PRESSO L'IMPIANTO.....	21
Art. 10 - DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER GLI IMPIANTI SEGGIOVIARI.....	21
Art. 11 - TRASPORTO DEI BAMBINI SULLE SEGGIOVIE.....	22
Art. 12 - DISPOSIZIONI PER CIRCOSTANZE ECCEZIONALI.....	23
Art. 13 – TRASPORTO DI PERSONE DISABILI.....	25
Art. 14 – TRASPORTI SPECIALI.....	26
Art. 15 - TRASPORTO DI ANIMALI.....	26
Art. 16 - ISTRUZIONI PER LE OPERAZIONI DI SOCCORSO.....	27
PARTE TERZA.....	27
MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO, VISITE E PROVE PERIODICHE.....	27
Art. 17 - GENERALITA'.....	27
Art. 18 - VERIFICHE E PROVE GIORNALIERE.....	28
Art. 19 - VERIFICHE E PROVE MENSILI.....	30
Art. 20 – CONTROLLI IN ESERCIZIO E CORSA DI PROVA DOPO EVENTI ECCEZIONALI.....	32
Art. 21 - VERIFICHE E PROVE ANNUALI O DI RIAPERTURA ALL'ESERCIZIO STAGIONALE.....	32
Art. 22 - VERIFICHE E PROVE STRAORDINARIE.....	35
Art. 23 - MANUTENZIONE.....	35
Art. 24 - LIBRO GIORNALE.....	35
PARTE QUARTA.....	36
DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI.....	36
Art. 25 - DISPOSIZIONI GENERALI.....	36

Art. 26 - BIGLIETTO.....36
Art. 27 - RAPPORTI CON IL PERSONALE E MODALITA' PER IL VIAGGIO.....37
Art. 28 - OPERAZIONI DI SOCCORSO.....38
Art. 29 - TRASGRESSIONI.....39
Art. 30 - RECLAMI.....39
ALLEGATO A).....41
 PARTE PRIMA.....41
 Parametri significativi richiamati nel presente regolamento di esercizio.....41
 PARTE SECONDA.....42
 Prescrizioni particolari di esercizio.....42
ALLEGATO B).....43
 PIANO DI EVACUAZIONE.....43

DEFINIZIONI

Agente (di stazione, di vettura, di sorveglianza):

personale addetto alla conduzione dell'impianto a fune preposto, nel luogo a cui è assegnato, a sorvegliare l'esercizio, svolgendo le mansioni previste dal regolamento di esercizio.

Caposervizio:

ha il compito di eseguire e di far eseguire tutte le disposizioni contenute nel regolamento d'esercizio, nonché quelle impartite dal tecnico responsabile per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Concessionario:

persona fisica o giuridica che esercisce l'impianto secondo le disposizioni normative esistenti; di norma è il titolare della concessione.

Controlli in esercizio:

controlli che sono effettuati durante l'esercizio per verificare il regolare funzionamento dell'impianto, con periodicità giornaliera, settimanale o mensile.

Controllo a vista:

controllo eseguito da personale competente, ma non necessariamente abilitato ai sensi della apposita norma UNI EN ISO 9712:2012.

Corsa di prova:

corsa durante la quale un agente, opportunamente attrezzato, compie il percorso da valle a monte, o viceversa, ispezionando la linea.

Dispositivo di esclusione:

comando manuale che inibisce la possibilità di intervento di una funzione di sorveglianza.

Dispositivo di parzializzazione:

comando manuale che non esclude completamente una funzione di sorveglianza, ma la degrada.

Ditta costruttrice:

ditta che realizza l'impianto a fune o componenti specifici di esso.

Esame visivo (VT):

controllo non distruttivo eseguito da personale competente, abilitato ai sensi della apposita norma UNI EN ISO 9712:2012.

Esercizio automatico:

funzionamento dell'impianto senza la presenza di agenti, in cui le funzioni di regolazione e controllo dell'impianto sono affidate a dispositivi automatici.

Esercizio:

l'impianto è considerato in esercizio quando viene trasportato pubblico con offerta indifferenziata, nell'ambito dei periodi e degli orari di apertura individuati e approvati dall'ente concedente.

Evacuazione:

insieme delle operazioni che permettono, in caso di blocco dell'impianto, di riportare i passeggeri in un luogo sicuro, anche utilizzando mezzi esterni all'impianto.

Funzione di sorveglianza:

processo che conduce, dal rilevamento di un prevedibile evento rischioso, all'emissione di opportuni provvedimenti, classificabili, secondo il caso, come funzione di sicurezza oppure come funzione di protezione.

Fuori esercizio:

periodo nel quale l'impianto non è in esercizio pubblico in base ai programmi di esercizio approvati dall'ente concedente.

Libro giornale:

registro nel quale sono annotati i risultati delle ispezioni, verifiche, prove e misure prescritte, effettuate giornalmente, settimanalmente e mensilmente. Il registro deve essere conservato presso l'impianto.

Luogo sicuro:

luogo in cui i passeggeri evacuati riacquistano la loro autonomia, adatto a ricevere e contenere un predeterminato numero di persone.

Macchinista:

provvede alla manovra ed alla sorveglianza dell'impianto, attenendosi al regolamento di esercizio ed alle istruzioni fornitegli dal caposervizio o dal responsabile dell'esercizio.

Manuale di uso e manutenzione (MUM):

documento di progetto che contiene le istruzioni per la manutenzione periodica, preventiva, correttiva e ordinaria di tutto l'impianto.

Manutenzione periodica ordinaria o straordinaria:

la manutenzione periodica degli impianti è l'insieme delle attività atte a ridurre la probabilità di guasto, la degradazione del funzionamento di un impianto e a mantenere in efficienza ed in buono stato di conservazione l'impianto ed i suoi componenti. Essa può essere ordinaria, oppure straordinaria, correlata alle revisioni quinquennali e generali.

Manutenzione straordinaria non programmata:

la manutenzione straordinaria è una manutenzione non programmata nel MUM e conseguente ad eventi verificatisi sull'impianto.

Periodo di prova:

periodo successivo alla messa a punto dell'impianto e propedeutico alle verifiche e prove funzionali, in cui è verificata l'affidabilità dell'impianto.

Piano di evacuazione:

documento che descrive la pianificazione delle risorse umane e materiali, nonché le attività finalizzate ad attuare l'evacuazione dei passeggeri da uno o più impianti.

P.I.D.A.V.:

piano di Intervento per il distacco artificiale delle valanghe.

P.I.S.T.E.:

piano di intervento per la sospensione temporanea dell'esercizio in caso di pericolo di valanghe.

Pre-esercizio:

periodo successivo alle verifiche e prove funzionali e precedente l'apertura al servizio pubblico, nel quale si provano tutti i tipi di azionamento e le modalità di esercizio con il

personale da adibire al servizio pubblico dell'impianto e con l'eventuale assistenza delle imprese fornitrici delle apparecchiature meccaniche, elettriche ed elettroniche.

Prova di evacuazione:

esercitazione periodica necessaria per l'addestramento delle squadre di soccorso e per il controllo dei mezzi e dei materiali previsti nel piano di evacuazione.

Recupero:

manovra che permette di riportare i veicoli con i loro passeggeri nelle stazioni, utilizzando delle procedure codificate e dei mezzi propri dell'impianto.

Registratore di eventi:

apparecchio in grado di visualizzare, memorizzare e restituire, informazioni sul funzionamento di un impianto funiviario, sia in condizioni di normalità, sia di anormalità.

Registro di controllo e manutenzione:

elenco degli interventi di controllo e manutenzione eseguiti sull'impianto, ad eccezione di quelli contemplati nei controlli giornalieri e mensili, di cui al libro giornale.

Responsabile del soccorso:

provvede ad attuare le disposizioni contenute nel piano di evacuazione approvato.

Servizio in condizioni eccezionali:

condizione nella quale è ammessa la modifica temporanea della velocità di penalizzazione, conseguente alle esclusioni o alle parzializzazioni dei dispositivi di sorveglianza, in situazioni di emergenza, di ordine pubblico o di necessità di svuotamento della linea.

Servizio in condizioni limitate:

condizione nella quale, non essendo possibile procedere in condizioni normali, la prosecuzione del servizio è consentita a patto che sia garantita l'incolumità dei passeggeri, del personale e dei terzi, e comunque solamente per il tempo strettamente necessario alla riparazione dei dispositivi degradati.

Servizio in condizioni normali:

il servizio si dice in condizioni normali quando l'impianto si trova correttamente predisposto in tutte le sue parti e in stato di consenso alla marcia (con tutti i dispositivi di sorveglianza e di protezione efficienti) ed in condizioni di sicurezza.

Servizio privato:

trasporto di persone e cose al di fuori del servizio pubblico, da svolgersi secondo opportune disposizioni emanate dal proprietario o gestore, atte a garantire la sicurezza dei trasportati.

Servizio pubblico:

servizio con offerta indifferenziata, reso alla collettività, con un periodo di apertura al pubblico e con orario prestabilito, comunicato dall'esercente all'ente concedente e da questi approvato. Sono considerate in servizio pubblico tutte le linee funiviarie, ad eccezione di quelle utilizzate gratuitamente ed esclusivamente dal proprietario, dai suoi congiunti, dal personale di servizio, da ospiti occasionali e dalle persone che devono servirsi occasionalmente della linea per fini di assistenza medica, di sicurezza pubblica o similari. Sono considerate in servizio pubblico le linee destinate al trasporto dei clienti degli alberghi, degli appartenenti a convitti, collegi e comunità, nonché degli allievi delle scuole di sci.

Servizio pubblico notturno:

servizio effettuato dopo il tramonto del sole, che richiede un'idonea illuminazione artificiale.

Soccorso:

particolare modalità di evacuazione che utilizza un azionamento e uno o più veicoli autonomi, in grado di raggiungere i veicoli fermi in linea e di trasferire i viaggiatori in un luogo sicuro.

Telecomando:

modalità di comando dell'impianto da stazioni diverse dalla motrice, utilizzata al fine di consentire, durante le fasi che precedono l'apertura e seguono la chiusura giornaliera del servizio pubblico, il solo trasferimento del personale da una stazione all'altra, quando, ad esempio, durante la pausa notturna prolungata, la stazione motrice rimane non presidiata.

Telesorveglianza:

modalità di sorveglianza che rende disponibili le informazioni sullo stato dell'impianto o di parti di esso, da un punto di controllo presenziato diverso di quello da sorvegliare.

Test funzionali:

procedure aventi lo scopo di verificare se un dispositivo, un circuito, un sistema od altro, è in grado di svolgere la funzione prefissata.

Verifica straordinaria:

prove destinate ad accertare il persistere della piena funzionalità dell'impianto a seguito di lavori di manutenzione straordinaria o modifiche delle modalità di esercizio.

Verifiche e prove interne:

insieme delle attività volte a verificare la possibilità che l'impianto possa essere sottoposto alle verifiche e prove funzionali.

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

L'esercizio dell'impianto deve svolgersi in osservanza della vigente legge provinciale 21 aprile 1987, n. 7 (in seguito denominata "legge sugli impianti a fune") e dei relativi regolamenti di esecuzione, nonché secondo le limitazioni ed indicazioni imposte dai costruttori nel manuale di uso e manutenzione (in seguito MUM).

Il presente regolamento contiene le principali regole per il funzionamento dell'impianto in esercizio pubblico e riporta le prescrizioni particolari impartite dal Servizio Impianti a fune e piste da sci della Provincia Autonoma di Trento (in seguito denominato SIF) e/o dal tecnico responsabile.

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

Le disposizioni per i viaggiatori devono essere esposte al pubblico.

PARTE PRIMA

DIREZIONE E PERSONALE

Art. 1 - ORDINAMENTO DELLA DIREZIONE E DEL PERSONALE

1. All'esercizio dell'impianto deve essere preposto il tecnico responsabile e il personale necessario secondo quanto previsto dalla legge provinciale.

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

- a) caposervizio;
- b) macchinista;
- c) agente della stazione di rinvio;
- d) altri agenti, indicati nell'allegato A), necessari per le speciali caratteristiche dell'impianto o del suo tracciato.

3. I nominativi del personale addetto devono essere registrati giornalmente nel libro giornale.

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

5. L'elenco nominativo dell'organico complessivo è compilato in ordine gerarchico secondo le mansioni, firmato dal concessionario, controfirmato dal tecnico responsabile e dal caposervizio e depositato presso la sede dell'azienda esercente.

6. Tutto il personale addetto all'esercizio deve essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dal SIF o del riconoscimento di idoneità rilasciato dal tecnico responsabile dell'impianto, nei casi previsti dal regolamento provinciale sul personale, emanato per l'applicazione dell'articolo 27 della legge provinciale sugli impianti a fune.

7. Per gli impianti con stazioni adiacenti può essere ammessa la sorveglianza di entrambe le stazioni da parte di un unico agente o macchinista. Eventuali prescrizioni di esercizio saranno inserite nella parte seconda dell'allegato A) del presente regolamento.

Art. 2 - OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

1. Le aziende esercenti linee funiviarie in servizio pubblico devono essere provviste degli strumenti necessari per garantire l'espletamento regolare del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione. Devono altresì essere in grado di organizzare ed assicurare la manutenzione straordinaria. A tal fine il concessionario è quindi tenuto ad osservare le disposizioni contenute nell'art. 23 della legge sugli impianti a fune ed inoltre a:

- a) provvedere alla nomina del tecnico responsabile e alla sua sostituzione;
- b) presentare al SIF per l'approvazione, il regolamento di esercizio;
- c) provvedere, con il consenso del tecnico responsabile, all'assegnazione degli incarichi al personale, nel numero necessario per garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- d) trasmettere al SIF l'elenco comprendente i nominativi del personale addetto, controfirmato dal tecnico responsabile e dal caposervizio, e comunicare, con le stesse modalità, ogni variazione che si rendesse necessaria durante il periodo di esercizio;
- e) rispettare le leggi vigenti in materia di prevenzione degli infortuni e predisporre i mezzi necessari all'istruzione e qualificazione del personale addetto all'impianto;
- f) applicare gli eventuali provvedimenti di esonero dalle mansioni, proposti dal tecnico responsabile nei confronti del personale;
- g) fornire, su indicazione o richiesta del tecnico responsabile o del caposervizio, tutti i mezzi necessari per la manutenzione ordinaria e, in generale, per la sicurezza del servizio e la prevenzione degli infortuni sul lavoro;

- h) predisporre, d'intesa con il tecnico responsabile, i mezzi necessari al soccorso dei viaggiatori in linea;
- i) dare corso agli interventi di manutenzione straordinaria, di rifacimento, di adeguamento tecnico, obbligatori o ritenuti necessari ai fini della sicurezza;
- j) conservare tutti gli atti e documenti relativi alla concessione, all'impianto ed al personale di cui al precedente articolo 1;
- k) dare immediata comunicazione al tecnico responsabile ed al SIF delle sospensioni temporanee dell'esercizio, dovute a cause di forza maggiore, nonché di ogni incidente o grave disservizio;
- l) comunicare anticipatamente al SIF le date di inizio e fine dell'esercizio stagionale;
- m) sospendere l'esercizio qualora l'impianto risulti sprovvisto di tecnico responsabile (ad esempio a seguito di dimissioni e mancata sostituzione), dandone immediata comunicazione al SIF.

Art. 3 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL TECNICO RESPONSABILE

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

- a) redige il regolamento di esercizio sulla base dello schema-tipo predisposto dal SIF, tenuto conto delle esigenze del servizio svolto, del tipo di impianto, delle condizioni fissate dal progettista, dal costruttore e dal direttore dei lavori, nonché delle eventuali particolari cautele e modalità di esercizio prescritte dalla commissione incaricata del collaudo funzionale dell'impianto; per gli impianti già in esercizio, formula le proposte di modifica del regolamento d'esercizio per adeguarlo ad eventuali nuove esigenze del servizio;
- b) assiste il caposervizio nell'addestramento e nell'aggiornamento del personale;
- c) 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;
- d) 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 caposervizio;

- e) trasmette al concessionario ed al caposervizio le eventuali osservazioni sul personale in servizio, nonché esonera dal servizio, mediante apposito ordine scritto trasmesso al concessionario, il personale giudicato non idoneo allo svolgimento delle mansioni affidate, per scarsa attitudine o per gravi mancanze in relazione alla sicurezza;
- f) programma, predisponendo le modalità attuative sulla base delle norme in vigore e delle apposite istruzioni fornite dai costruttori, i controlli e gli interventi periodici di manutenzione, necessari per garantire la sicurezza dell'esercizio;
- g) fornisce al caposervizio le istruzioni per curare l'efficienza delle attrezzature e per verificare il loro corretto uso da parte del personale; si accerta dell'ottemperanza a quanto prescritto in occasione delle sue visite periodiche;
- h) effettua, con l'intervento del caposervizio, 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; la data delle visite straordinarie deve essere comunicata con congruo anticipo al SIF, per consentire un'eventuale partecipazione a fini ispettivi dei funzionari dello stesso;
- i) effettua a proprio giudizio ovvero su richiesta del concessionario o del caposervizio, ispezioni sull'impianto durante l'esercizio, al fine di accertarne la sicurezza e la regolarità di funzionamento; nel periodo di esercizio dette ispezioni devono avvenire con frequenza almeno mensile; nel corso di queste deve essere verificata la corretta e regolare compilazione del libro giornale, sottoscrivendo lo stesso e apponendo la data di visita;
- j) registra sul libro giornale, depositato presso l'impianto, trasmettendone tempestivamente copia al SIF, i risultati delle verifiche e prove annuali o di riapertura stagionale, nonché di quelle straordinarie, comunicando al concessionario ed al caposervizio i lavori da effettuare e le disposizioni da seguire, al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio; accerta infine l'ottemperanza a quanto prescritto;
- k) 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 i suddetti elementi;

- l) si mette ad immediata disposizione del concessionario, al ricevimento di comunicazioni riguardanti incidenti o gravi disservizi relativi alla sicurezza e regolarità dell'impianto, sui quali effettuerà una propria inchiesta; redigerà quindi un apposito dettagliato rapporto da trasmettere al SIF entro 10 giorni dall'accadimento, contenente l'indicazione degli eventuali provvedimenti adottati o proposti;
- m) comunica tempestivamente al SIF tutte le anomalie o irregolarità nel funzionamento dell'impianto, anche se non ne sono derivati incidenti, che possono a suo giudizio determinare eventi pericolosi per i viaggiatori, il personale o l'impianto stesso.

2. Eventuali disposizioni particolari emanate dal tecnico responsabile, ai sensi di norme o regolamenti vigenti e riguardanti la sicurezza e la regolarità, non già disciplinate dal presente regolamento, devono essere contenute in ordini di servizio, datati e numerati progressivamente, da depositare in copia presso l'impianto.

Art. 4 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL CAPOSERVIZIO

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

2. Il caposervizio deve essere un tecnico buon conoscitore dell'impianto e in grado di eseguire o far eseguire quanto sopra elencato. 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.

3. In particolare il caposervizio deve:

- a) essere prontamente reperibile durante il servizio, garantendo, in tempi rapidi, la presenza presso l'impianto, fatto salvo quanto previsto agli articoli successivi;
- b) stabilire i compiti del personale addetto al servizio, controllando l'attività, l'efficienza, il rispetto dei turni e la presenza sul posto di lavoro, curandone il costante addestramento professionale. Il caposervizio, per comprovati motivi, può proporre al tecnico responsabile l'esonero dalle mansioni del personale non ritenuto idoneo;
- c) controllare il corretto comportamento verso il pubblico;

- d) vigilare sul comportamento del personale che svolge il proprio apprendistato sull'impianto;
- e) vigilare sull'osservanza dell'orario di servizio approvato;
- f) accerta la disponibilità del personale necessario in base al presente regolamento e alle disposizioni del tecnico responsabile;
- g) è responsabile dei dispositivi di parzializzazione ed esclusione (ad esempio chiavi, commutatori) e verifica che tutte le eventuali parzializzazioni ed esclusioni operate, da lui espressamente autorizzate, siano registrate sul libro giornale;
- h) curare la regolare compilazione del libro giornale per la parte di propria competenza, verificando la corretta e scrupolosa compilazione della parte di competenza del personale a lui sottoposto;
- i) controllare l'effettuazione delle prove e delle verifiche giornaliere, eseguite dal macchinista e dagli agenti;
- j) provvedere, nell'ambito delle proprie competenze, alla verifica dello stato delle funi, alla manutenzione ordinaria dell'impianto ed all'effettuazione delle verifiche e prove periodiche mensili, registrandone i risultati nel libro giornale;
- k) curare l'efficienza e la disponibilità delle attrezzature e la praticabilità del sentiero di soccorso in linea, verificando il necessario livello di addestramento del personale addetto a tale operazione, anche con l'effettuazione di manovre periodiche di soccorso simulato;
- l) curare la conservazione dei materiali d'uso, di scorta, di ricambio e dei mezzi di protezione antinfortunistica, nonché comunicare al concessionario l'elenco dei materiali di consumo e di ricambio necessari per l'esercizio e la manutenzione;
- m) segnalare tempestivamente al tecnico responsabile ed al concessionario eventuali guasti, difetti o anomalie dell'impianto, allo scopo di ottenere le relative disposizioni;
- n) dare immediata notizia al concessionario ed al tecnico responsabile, nel caso si verificano incidenti e/o significative anomalie durante l'esercizio, fornendo gli elementi necessari per le comunicazioni che il concessionario ed il tecnico responsabile devono inviare al SIF secondo le loro competenze;
- o) assumere tutte le iniziative atte a garantire la sicurezza dell'esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse o di eventi particolari. Nell'ipotesi di eventi o di anomalie che compromettano la sicurezza del servizio, deve sospendere l'esercizio, dandone immediata notizia al concessionario ed annotando sul libro giornale l'evento e, se possibile, la causa accertata;

- p) comunicare al concessionario e al tecnico responsabile, l'elenco del materiale di consumo necessario;
- q) preclude il trasporto di persone, animali o cose che a suo giudizio possono pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- r) provvedere al deposito, presso la sede della ditta concessionaria, degli oggetti rinvenuti nelle stazioni o lungo la linea;
- s) cura la manutenzione e la dislocazione della segnaletica relativa all'esercizio in stazione ed in linea, dell'attrezzatura antincendio e di pronto soccorso.

Art. 5 - MANSIONI ED OBBLIGHI DEL MACCHINISTA

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

- a) esegue, con l'aiuto degli agenti, le prescritte prove e verifiche giornaliere e cura la regolare compilazione del libro giornale per la parte di competenza;
- b) 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;
- c) impedisce agli estranei l'accesso alla zona interessata dai macchinari ed interviene nel caso in cui si avveda di irregolare comportamento dei viaggiatori;
- d) arresta l'impianto e dà immediata notizia al caposervizio nel caso di guasti ed anomalie nel funzionamento dell'impianto, rimanendo in attesa di istruzioni da parte di quest'ultimo; nel caso di urgenza, con pericolo imminente per l'incolumità delle persone, provvede direttamente, attenendosi alle disposizioni speciali predisposte da questo regolamento di esercizio;
- e) collabora con il caposervizio in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da questo impartiti, compresa la manutenzione ordinaria, il recupero e il soccorso dei viaggiatori;
- f) si accerta che nessun viaggiatore si trovi in linea al termine del servizio;
- g) controlla, ove prevista, la presenza sull'impianto e la completezza dell'attrezzatura di soccorso, di quella antincendio e di pronto soccorso;
- h) nel caso che la stazione motrice sia presidiata dal solo macchinista, questi è tenuto a svolgere anche le mansioni di agente sotto riportate;

- i) verifica, ad ogni messa in moto dell'impianto, che detta manovra possa essere attuata senza alcun danno a persone e cose, attendendo comunque il consenso degli altri agenti di stazione.

Art. 6 - MANSIONI E OBBLIGHI DELL'AGENTE

1. L'agente provvede alla sorveglianza della parte di impianto a lui assegnata e all'assistenza ai viaggiatori.

2. In particolare:

- a) effettua i controlli periodici di sua competenza;
- b) rimane costantemente sul posto di lavoro assegnatogli dal caposervizio;
- c) collabora con il caposervizio e con il macchinista in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da essi impartiti, compresi il recupero o l'evacuazione dei viaggiatori;
- d) arresta l'impianto in caso di pericolo;
- e) cura la manutenzione delle aree di imbarco e di sbarco;
- f) sorveglia le operazioni di imbarco e di sbarco ed assiste i passeggeri, su loro richiesta oppure a propria discrezione, se ne ricorre la necessità;
- g) preclude il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza dell'esercizio;
- h) impedisce agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal traffico dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli ed interviene nel caso in cui si avveda di un irregolare comportamento dei viaggiatori;
- i) sorveglia il buon funzionamento della stazione a lui assegnata;
- j) chiude, al termine del servizio, gli ingressi all'impianto ed appone gli appositi cartelli per interdire l'accesso alla stazione da parte di estranei;
- k) collabora alle operazioni di evacuazione secondo quanto previsto dal piano di evacuazione;
- l) svolge le ulteriori mansioni previste nel presente regolamento.

Art. 7 - COMPORTAMENTO IN SERVIZIO DEL PERSONALE

1. Il personale addetto all'impianto ha l'obbligo di vigilare sull'ottemperanza dei viaggiatori alle prescrizioni di cui alla parte quarta di questo regolamento.

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

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

4. Nessun addetto potrà allontanarsi dal posto di lavoro prima della fine del servizio o della fine del turno di lavoro.

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

6. Qualsiasi oggetto, rinvenuto nelle stazioni o lungo la linea, deve essere consegnato al caposervizio, il quale provvederà a depositarlo presso la sede aziendale.

7. Il personale collabora con il caposervizio, 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.

PARTE SECONDA

MODALITA' DI EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO

Art. 8 - DISPOSIZIONI NORMALI DI ESERCIZIO

1. L'esercizio deve svolgersi in conformità dell'orario e con l'applicazione delle tariffe approvate dall'autorità di sorveglianza. Orari e disposizioni per i viaggiatori devono essere esposti al pubblico in posizione ben visibile nelle stazioni di imbarco e nelle biglietterie.

2. Durante l'orario di servizio tutte le stazioni devono essere presidiate dal personale addetto. L'orario potrà essere prolungato su decisione del caposervizio a seguito di particolari esigenze di trasporto.

3. Se non espressamente autorizzato, non è ammesso il servizio nelle ore notturne, intendendosi per servizio notturno quello effettuato dopo il tramonto del sole e che richiede un'illuminazione artificiale. Eventuali norme per l'esercizio notturno sono riportate nell'allegato A).

4. Le stazioni degli impianti devono essere recintate, permettendo l'ingresso e l'uscita dei viaggiatori.

5. I passeggeri possono essere trasportati solo dopo che il personale ha eseguito con esito positivo le prove previste e ha provveduto alla registrazione delle stesse sul libro giornale.

6. Nessuna modifica permanente, interessante le prestazioni e la sicurezza del trasporto, può essere apportata all'impianto, se non sia stata preventivamente

proposta dal tecnico responsabile al SIF e da quest'ultimo autorizzata. Modifiche permanenti alle tarature possono essere autorizzate dal tecnico responsabile, che ne darà tempestiva comunicazione al SIF. Tali modifiche dovranno essere verbalizzate sul libro giornale.

7. Nei periodi di esercizio, modifiche temporanee alle tarature, interessanti i dispositivi di sorveglianza, possono essere apportate sotto la diretta responsabilità del caposervizio. Tali modifiche dovranno essere verbalizzate sul libro giornale, con le motivazioni che le hanno richieste, a cura di chi le ha eseguite. Il caposervizio dovrà darne tempestiva comunicazione al tecnico responsabile.

8. Qualora durante l'esercizio si verificano fatti che riducano le condizioni di sicurezza, l'esercente ed il personale addetto sono tenuti a ripristinare prima possibile le suddette condizioni. Qualora i fatti siano tali da costituire pregiudizio per l'incolumità pubblica, l'esercizio dell'impianto deve essere sospeso.

9. Nelle giornate e nelle ore di vento nelle quali sia ancora consentito il servizio, ma che possano far temere un aumento rapido di intensità o la formazione di raffiche pericolose, gli agenti delle stazioni devono osservare frequentemente la linea, allo scopo di effettuare le segnalazioni del caso, da passare al macchinista.

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

11. Il movimento dei viaggiatori è regolato dagli agenti addetti alle stazioni e/o dal macchinista. Essi curano che il flusso avvenga lungo gli itinerari prestabiliti, sorvegliano che i viaggiatori prendano posto correttamente sul veicolo in partenza e che sgomberino rapidamente le pedane.

12. Le banchine di imbarco e sbarco dei passeggeri e le relative zone di accesso e deflusso, devono essere mantenute in condizioni tali da facilitare le operazioni di salita e discesa dai veicoli.

13. Gli agenti addetti alle stazioni e/o il macchinista, inibiscono l'accesso alle persone manifestamente incapaci di utilizzare con sicurezza l'impianto, in quanto in stato confusionale, nonché ai viaggiatori che portano oggetti che impediscono un'agevole salita sul veicolo, ovvero pregiudicano in altro modo la sicurezza dell'esercizio.

14. 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 e apponendo in punti ben visibili apposita segnaletica.

15. E' vietato il servizio di trasporto pubblico durante le operazioni di rimessa o di invio in linea dei veicoli dal magazzino.

16. E' vietato il trasporto di persone su veicoli che non abbiano superato positivamente i controlli di efficienza, regolare assetto e funzionalità della morsa.

17. Nel caso un veicolo non superi il controllo del prova molle o dei controlli geometrici, devono essere osservate le seguenti disposizioni:

- a) dopo l'arresto dell'impianto si fanno scendere gli eventuali viaggiatori dal veicolo che ha fallito la prova;
- b) si verifica con esame esterno a vista, l'integrità strutturale della morsa;
- c) ove la verifica dia luogo a dubbio sull'integrità funzionale o strutturale, il veicolo dovrà essere tolto immediatamente dalla linea;
- d) negli altri casi il veicolo può proseguire, scarico, la corsa fino alla stazione opposta, dandone comunicazione al macchinista o all'agente. Se anche presso tale stazione non supera il controllo del prova molle o dei controlli geometrici, il veicolo deve essere inviato in magazzino.

Art. 9 – DOCUMENTAZIONE DA CONSERVARE PRESSO L'IMPIANTO

1. Presso la stazione motrice deve essere mantenuta integra e prontamente disponibile la seguente documentazione:

- a) libro giornale;
- b) regolamento di esercizio e relativi allegati;
- c) piano di soccorso;
- d) manuale di uso e manutenzione dell'impianto (MUM);
- e) ordini di servizio emanati dal tecnico responsabile;
- f) schemi elettrici e schemi idraulici dell'impianto;
- g) verbali di apertura dell'impianto funiviario (art. 5, comma 1, lettera l) del regolamento di attuazione delle legge sugli impianti a fune).

Art. 10 - DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER GLI IMPIANTI SEGGIOVIARI

1. Il personale deve curare le piste di accesso e di deflusso e le relative banchine di imbarco/sbarco, in modo tale che siano in ordine e prive di ostacoli o discontinuità.

2. Sulle banchine innevate, di imbarco/sbarco, deve essere mantenuta la distanza di progetto tra il pavimento dell'area di imbarco e/o di sbarco e la superficie di seduta dei veicoli. In particolare, l'altezza della neve nelle stazioni deve essere mantenuta tale da consentire il passaggio di una seggiola con la barra di chiusura abbassata, a meno che idonee misure alternative non lo impediscano.

3. Qualora la seggiovia sia adibita al trasporto promiscuo, i pedoni e gli

sciatori devono prendere posto su veicoli distinti. A tal fine, la regolazione del flusso dei pedoni, sia in entrata che in uscita, deve avvenire con piste distinte da quelle degli sciatori e deve essere realizzata mediante cancelli di accesso e piste completamente separate e ben individuabili da ciascuna categoria di viaggiatori. La salita e la discesa dei pedoni e degli sciatori senza sci dalle seggiole, deve avvenire, quando la velocità del veicolo è stabilizzata, ad un valore non superiore a quello ammesso per i pedoni. Tale valore può essere ottenuto anche con una riduzione temporanea della velocità. In tal caso, l'arrivo del veicolo carico di pedoni nella stazione opposta deve provocare l'automatica riduzione di velocità ovvero un apposito segnale acustico, generato automaticamente, deve segnalare all'agente di stazione l'approssimarsi del veicolo carico, affinché il personale riduca opportunamente la velocità (vedi allegato A) per i regimi di velocità).

4. Qualora la pedana mobile atta ad agevolare l'imbarco degli sciatori sia inattiva, l'impianto può comunque essere mantenuto disponibile al servizio, previa sistemazione del piano di imbarco con idoneo strato di neve e, qualora prescritto dalla normativa tecnica specifica, a seguito di congrua riduzione della velocità.

5. L'accesso dei pedoni alla banchina di imbarco è ammesso soltanto a pedana ferma.

6. Nel caso di seggiole carenate ed in condizioni di vento che lascino presagire la possibilità di raffiche improvvise, devono essere adottate particolari disposizioni di esercizio affinché ogni seggiola sia occupata da almeno due passeggeri, seduti preferibilmente sui sedili centrali e con la cupola chiusa.

7. Nel caso in cui il cancelletto automatico di accesso all'impianto non sia efficiente, il servizio può proseguire mediante regolazione degli accessi da parte di un agente ed eventuale riduzione della velocità. In tali condizioni non è comunque ammesso il funzionamento della pedana mobile di imbarco.

Art. 11 - TRASPORTO DEI BAMBINI SULLE SEGGIOVIE

1. Il trasporto sulle seggiovie di bambini non accompagnati è consentito solo nel caso che questi abbiano altezza non inferiore a 1,25 m, ovvero qualora di altezza inferiore a 1,25 m, dimostrino di aver compiuto gli 8 anni di età.

2. I responsabili e le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini, devono preliminarmente valutare l'attitudine ad utilizzare una seggiovia, organizzandosi di conseguenza e dando informazioni sulle regole di utilizzo e sul comportamento da tenere in seggiovia, anche in caso di arresto.

3. Nel caso di gruppi organizzati, i responsabili e le persone alle quali i

responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini, devono scegliere preliminarmente gli accompagnatori tra le persone presenti all'imbarco, e assicurarsi che accettino il ruolo loro affidato.

4. Gli accompagnatori possono essere:

- a) i responsabili (parenti o congiunti);
- b) le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini (ad esempio: maestri di sci, guide alpine, amici);
- c) coloro che all'atto dell'imbarco hanno accettato di accompagnare i bambini.

5. Gli accompagnatori devono essere in grado di aiutare i bambini con i quali viaggiano, in particolare per quanto riguarda la movimentazione della barra di chiusura all'imbarco ed allo sbarco.

6. Nel caso di imbarco di bambini, gli agenti di stazione devono:

- a) verificare la presenza dell'accompagnatore sulla seggiola;
- b) sorvegliare le operazioni di imbarco sino all'abbassamento della barra di chiusura e, allo sbarco, all'innalzamento della stessa.

Art. 12 - DISPOSIZIONI PER CIRCOSTANZE ECCEZIONALI

1. Se durante il funzionamento dell'impianto, gli agenti delle stazioni o il macchinista osservano qualche fatto che può costituire pericolo per i viaggiatori o danno per l'impianto, devono arrestare immediatamente la marcia ed avvertire subito il macchinista o il caposervizio del motivo dell'arresto.

2. Se un arresto dell'impianto richiede una fermata prolungata o è necessario eseguire una retromarcia, il macchinista deve avvertire i viaggiatori con gli altoparlanti di linea con apposito messaggio, possibilmente in più lingue (es. "Avvisiamo i viaggiatori che l'impianto rimarrà fermo per alcuni minuti. Si prega di mantenere la calma e di non provocare oscillazioni dei veicoli. Il servizio verrà ripreso al più presto possibile." oppure "Si comunica che l'impianto effettuerà una breve retromarcia").

3. Il funzionamento dell'impianto con i dispositivi dei circuiti di sicurezza esclusi è di norma rigorosamente vietato. Per esigenze eccezionali la corsa potrà essere completata con i dispositivi 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 questo caso, il caposervizio può escludere o parzializzare i suddetti dispositivi ovvero può autorizzare il macchinista o gli agenti ad effettuare questa operazione, sotto la propria responsabilità e secondo le necessità, dandone comunque notizia e motivazione scritta nel libro giornale.

4. E' ammessa l'esclusione parziale dei dispositivi di sicurezza per il tempo necessario per la riparazione, a condizione che il servizio prosegua alle condizioni previste nell'allegato A). Della sua durata è data notizia nel libro giornale.

5. Nel caso di guasto limitato al solo azionamento principale, se questo 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 completa il viaggio con i veicoli carichi. Previa autorizzazione del caposervizio il macchinista potrà proseguire l'esercizio con l'alimentazione di riserva. Se il guasto impedisce la marcia anche con l'azionamento o l'alimentazione di riserva, ovvero se l'impianto non ne è dotato, il caposervizio dispone il rientro dei viaggiatori con l'azionamento di recupero. L'azionamento di recupero può essere utilizzato anche con i dispositivi di sicurezza esclusi. In questo caso deve essere prestata la massima attenzione utilizzando eventuali agenti ulteriori per i controlli a vista dell'impianto.

6. In entrambi i casi sopraindicati, l'impianto deve essere messo in funzione nel più breve tempo possibile.

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

8. Se 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.

9. La velocità massima del vento, oltre la quale il servizio deve essere sospeso, prevista dal costruttore dell'impianto, è indicata nell'allegato A).

10. Ogni qualvolta il servizio sia stato sospeso nel corso della giornata per una delle suddette 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.

11. Limitatamente al tempo necessario per risolvere le situazioni di emergenza, di ordine pubblico, di necessità di svuotamento dei comprensori, di trasporto intervallivo o di incendio nei pressi della linea o situazioni similari, è ammessa la modifica temporanea della velocità di penalizzazione, conseguente alle esclusioni o alle parzializzazioni dei dispositivi di sorveglianza.

12. A tal fine il caposervizio individua le misure di compensazione ritenute opportune.

Art. 13 – TRASPORTO DI PERSONE DISABILI

1. Il trasporto dei viaggiatori disabili, compreso i loro ausili, richiede una preliminare pianificazione da parte dell'esercente, anche riguardo alle operazioni di evacuazione. L'esercente deve quindi predisporre le istruzioni, formare il personale sull'utilizzo degli impianti da parte di viaggiatori disabili e fornire idonee informazioni alla clientela.

2. Il numero massimo delle persone con disabilità ammesse contemporaneamente sui singoli impianti e su ogni veicolo in funzione delle caratteristiche dell'impianto, del territorio e della natura della disabilità, è stabilito nell'allegato A), al fine di garantire la sicurezza dei trasportati.

3. Se la persona, a causa della natura della propria disabilità, necessita di assistenza o di ausili, deve, prima di acquistare il titolo di trasporto, accordarsi con l'esercente circa le modalità di viaggio.

4. La persona disabile deve inoltre comunicare al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per l'imbarco e lo sbarco (arresto, rallentamento, ecc..).

5. Se la persona disabile utilizza ausili specifici, può utilizzare l'impianto, nonché gli altri del comprensorio, se dimostra che utilizza attrezzatura compatibile, anche mediante omologazione o certificazione rilasciata da un ente riconosciuto. In caso contrario, se l'esercente ritiene che l'ausilio non omologato non possa essere valutato in altro modo (ad esempio per confronto con altre ausili certificati), può condizionare il trasporto al superamento di un test preliminare con il consenso dell'utente, il cui esito negativo può portare al rifiuto del trasporto.

6. Gli ausili utilizzabili su seggiovie da viaggiatori disabili (generalmente appartenenti al gruppo "sitting" o "standing") devono possedere i seguenti requisiti all'imbarco:

- a) l'altezza del sedile dell'ausilio deve essere compatibile con quella della seduta del veicolo;
- b) la parte inferiore del sedile dell'ausilio deve essere idonea, non scivolosa, resistente, non abrasiva e priva di asperità significative;
- c) l'ausilio deve permettere l'abbassamento della barra di chiusura.

7. Per l'evacuazione verticale deve essere possibile agganciare con facilità l'attrezzatura per le operazioni di calata verticale, mantenendo la stabilità dell'utente durante il salvataggio.

8. Quando si trasporta una persona disabile il personale operativo deve:

- a) valutare le dimensioni degli ausili ed eventualmente limitare il numero di

- viaggiatori a bordo del veicolo ed in linea;
- b) valutare la necessità di un accompagnatore;
 - c) rallentare o arrestare l'impianto a seconda delle richieste della persona disabile;
 - d) informare l'agente della stazione di sbarco del trasporto della persona disabile.

Art. 14 - TRASPORTI SPECIALI

1. È consentito il trasporto di cose, attrezzature o animali durante il servizio pubblico, a condizione che la sicurezza del trasporto non sia pregiudicata, che il proprietario degli stessi ne garantisca la custodia durante il viaggio e che tale trasporto non interferisca con quello degli altri passeggeri.

2. Obblighi o limitazioni, a cui il trasporto speciale sull'impianto è assoggettato, sono riportati nell'allegato A).

3. Il tecnico responsabile fornisce al personale addetto al servizio tutte le necessarie istruzioni per escludere dal trasporto i viaggiatori che intendano trasportare merci o animali che possano costituire una qualsiasi fonte di pericolo.

4. L'impianto deve essere dotato di appositi avvisi riportanti gli obblighi ed i divieti per l'utenza interessata, che stabiliscano, se del caso, particolari limitazioni (ad esempio di orario) e/o speciali cautele per il trasporto di determinate categorie di merci, ove tale trasporto presenti peculiarità diverse da quelle normalmente praticate per i viaggiatori ordinari.

5. Il trasporto di cose può essere consentito, fatte salve le diverse disposizioni del SIF, se lo spazio lo permette e se la sicurezza delle persone e dell'impianto non è compromessa in ragione della stabilità, del peso, dell'ingombro (è in generale da considerarsi ingombrante o non trasportabile un oggetto che abbia un peso eccessivo oppure una forma che condizioni il corretto accesso al veicolo da parte degli altri viaggiatori, o che possa far variare i franchi imposti dalla sagoma limite in linea ed in stazione, o che impedisca l'uso corretto delle protezioni per i viaggiatori) e della pericolosità (ad esempio pericolo di esplosione, incendio, tossicità).

6. Il trasporto di biciclette, fun-bob e altri mezzi simili, può essere effettuato all'interno delle cabine, dotate di veicoli chiusi e conformemente al precedente comma.

7. Il trasporto su veicoli aperti o esternamente a veicoli chiusi, di biciclette, fun bob e altre attrezzature appropriate, è ammesso solo in presenza di specifiche autorizzazioni del SIF e secondo le modalità previste nell'allegato A).

Art. 15 - TRASPORTO DI ANIMALI

1. Sono ammessi al trasporto solamente gli animali domestici. E' consentito, sotto la responsabilità del proprietario, il trasporto di animali solo se la taglia e la tipologia, nonché i sistemi di ausilio al trasporto, permettono al viaggiatore di trasportare l'animale in sicurezza.

2. I viaggiatori con animali al seguito devono comunque adottare le precauzioni necessarie e vigilare sulla sicurezza e sull'incolumità propria e dei terzi.

3. Per il trasporto di cani vige l'obbligo di guinzaglio e museruola. Sugli impianti con veicoli aperti e sulle cabinovie, i cani di razze considerate pericolose dall'ordinanza 9 settembre 2003 del Ministero della salute "*Tutela dell'incolumità pubblica dal rischio di aggressioni da parte di cani potenzialmente pericolosi*" (gruppi primo e secondo della classificazione della federazione cinologica internazionale) vanno trasportati separatamente dagli altri viaggiatori, ad eccezione dei possessori.

4. Nei limiti del rispetto di quanto riportato nel presente punto, il trasporto di animali può essere ulteriormente regolato dall'esercente.

Art. 16 - ISTRUZIONI PER LE OPERAZIONI DI SOCCORSO

1. Quando, per guasti non riparabili in tempi brevi o per altre cause di forza maggiore, si prevede che l'impianto rimarrà immobilizzato a lungo, il caposervizio 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 di linea.

2. Le operazioni si effettuano secondo le modalità, con l'utilizzo dei dispositivi e con il numero di squadre indicate nel piano di soccorso predisposto dal tecnico responsabile e contenuto nell'allegato B).

PARTE TERZA

MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO, VISITE E PROVE PERIODICHE

Art. 17 - GENERALITA'

1. 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.

2. Le manutenzioni ordinarie e straordinarie dell'impianto dovranno seguire quanto riportato nel MUM.

3. Prima della riapertura dell'esercizio e comunque dopo significativi periodi di inattività, deve essere effettuata, a cura del tecnico responsabile, una accurata verifica di controllo generale dell'impianto stesso, che accerti il regolare funzionamento.

4. Alla fine dell'esercizio stagionale, a cura del caposervizio, deve essere eseguito un controllo generale dell'impianto al fine di stabilire, sentito anche il tecnico responsabile, gli eventuali lavori da effettuare durante il periodo di inattività, necessari per la buona conservazione dell'impianto stesso.

5. Le verifiche e prove sono distinte in ordinarie e straordinarie. Sono ordinarie quelle a scadenza fissa, che si distinguono in giornaliera, mensili, annuali o alla riapertura stagionale dell'esercizio. Sono straordinarie quelle effettuate dopo lavori di straordinaria manutenzione o di modifica.

6. Le verifiche e prove giornaliere sono effettuate dal macchinista, coadiuvato dagli agenti addetti all'impianto, con il controllo del caposervizio; le prove mensili sono effettuate dal caposervizio, eventualmente coadiuvato dal macchinista, con il controllo del tecnico responsabile. Le prove annuali o di riapertura stagionale, nonché quelle straordinarie, sono effettuate dal tecnico responsabile con la collaborazione del personale addetto all'impianto.

7. Lo schema delle verifiche e prove ordinarie è riportato nel libro giornale. Negli articoli seguenti sono elencate le prove minime da eseguire, che saranno eventualmente integrate dal tecnico responsabile, sentito il costruttore, sulla base delle specificità dell'impianto.

Art. 18 - VERIFICHE E PROVE GIORNALIERE

1. Prima dell'apertura al servizio pubblico deve essere eseguita una corsa di prova, assieme ai controlli giornalieri previsti dal MUM, nonché almeno quelli di seguito elencati:

- a) controllo dell'argano e verifica del regolare funzionamento dei freni, compresa la funzionalità dell'arresto elettrico alla massima velocità di esercizio, nonché la funzionalità dei dispositivi per la variazione della velocità di marcia ;
- b) controllo della carica delle batterie dei dispositivi di sorveglianza e dei motori termici;
- c) verifica che i valori dei parametri da riportare sul libro giornale rientrino nell'intervallo ammissibile;
- d) verifica che tutti i dispositivi d'arresto siano raggiungibili;
- e) verifica della regolare accensione dei motori termici di recupero;

- f) verifica del regolare funzionamento del collegamento telefonico fra le stazioni;
- g) verifica della libertà di corsa del carrello di tensione e del contrappeso; nel caso di tensionamento idraulico, verifica della posizione del cilindro di tensione;
- h) controllo della tenuta e delle pressioni di esercizio dei sistemi idraulici o pneumatici;
- i) funzionalità del circuito di sicurezza di linea;
- j) controllo di evidenti irregolarità o danni ai veicoli a seguito di controllo visivo;
- k) controllo della regolarità delle aree di imbarco e di sbarco nelle stazioni, ed in particolare del corretto funzionamento del cancelletto;
- l) controllo dell'integrità dei veicoli e dei carrelli ed eliminazione di eventuali accumuli di neve o formazioni di ghiaccio su di essi;
- m) controllo della posizione delle funi sulle pulegge e sui rulli, nonché della funzionalità dei raschiaghiaccio sulla puleggia;
- n) per gli impianti a collegamento temporaneo, in ciascuna stazione, verifica visiva del regolare funzionamento dei meccanismi di accelerazione, di rallentamento e di movimentazione dei veicoli e della corretta predisposizione dei relativi dispositivi di controllo; la corsa di prova deve essere eseguita in modo che tutte le morse utilizzate in servizio passino sugli appositi dispositivi di controllo dell'ammorsamento situati in una delle stazioni;
- o) per le pedane mobili di imbarco e di allineamento delle seggiovie, controllo dello stato del nastro e regolare funzionamento dei meccanismi, della regolarità delle fasi di avviamento e di arresto, nonché della proporzionalità tra la velocità del nastro e quella della fune.

2. Durante la corsa di prova l'agente all'uopo addetto, munito di un apparecchio ricetrasmittente e prendendo posto su un veicolo, controlla la linea ed in particolare:

- a) le rulliere, assicurandosi del corretto passaggio della fune e dei veicoli sulle stesse, nonché del regolare posizionamento dei rulli, della loro integrità e della loro libertà di rotazione sui cuscinetti, nonché dell'assenza di rumori anomali;
- b) l'assenza di ghiaccio o neve o altri ostacoli sulle strutture di linea;
- c) la percorribilità del sentiero per l'evacuazione dei viaggiatori;
- d) il rispetto delle distanze di sicurezza verticali e laterali in stazione ed in linea,

nonché l'allineamento della fune sulle rulliere;

- e) l'assenza di impedimenti al movimento dell'anemometro;
- f) il regolare funzionamento degli altoparlanti in linea;
- g) la segnaletica prevista, verificandone la presenza e valutandone la leggibilità;
- h) l'assenza di pietre, valanghe o smottamenti di terra, a seguito di eventi naturali sopravvenuti, che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza dell'impianto;
- i) per le pedane mobili di imbarco e di allineamento, la posizione della pedana mobile rispetto alla puleggia nel caso di stazione tenditrice, l'efficienza delle protezioni relative alla velocità del tappeto e l'efficienza della protezione di corretta equidistanza dei veicoli.

3. Durante la corsa di prova:

- a) è vietato il trasporto di persone non addette all'esercizio degli impianti;
- b) deve essere disponibile un collegamento radio tra il personale addetto all'esercizio;
- c) in generale la cabina di comando della stazione motrice deve essere presidiata. In caso contrario deve essere presidiata la stazione di rinvio ove è effettuato il telecomando della marcia.

4. Inoltre, se si constata, su parti dell'impianto, la formazione di ghiaccio oppure l'accumulo di neve, che possano comportare rischi per le persone, il servizio può avere inizio solo dopo la loro rimozione.

5. Dopo forti nevicate, bufere, temporali o altri eventi eccezionali, verificatisi soprattutto durante la notte, prima della corsa di prova deve essere effettuata una ricognizione lungo la linea, anche al fine di verificare che le piante presenti non costituiscano pericolo per l'esercizio.

Art. 19 - VERIFICHE E PROVE MENSILI

1. Si devono eseguire i controlli mensili previsti dal MUM e almeno quelli di seguito elencati:

- a) controlli mensili delle funi previsti dal decreto dirigenziale n. 144 del 18 maggio 2016, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, concernente le "Prescrizioni tecniche riguardanti l'esercizio e la manutenzione delle funi e dei loro attacchi per gli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone";
- b) controllo dei collegamenti delle funi (ad esempio impalmature);

- c) controllo della posizione reciproca delle funi e delle rotaie nelle zone di accoppiamento e disaccoppiamento degli impianti a collegamento temporaneo;
- d) controllo dello stato esterno, della posizione e dell'attacco dei rulli, delle pulegge e delle deviazioni;
- e) controllo dei dispositivi ubicati sulle travi di accelerazione, decelerazione e trasferimento, per la sorveglianza dei veicoli nelle stazioni;
- f) controllo nelle stazioni dell'ingresso, dell'uscita e del giro dei veicoli nella stazione;
- g) verifica dello stato di usura delle guarnizioni di tutti i freni e della regolare posizione dei ceppi dei freni stessi;
- h) prova dei sistemi di frenatura elettrici e meccanici dell'organo tramite misurazione degli spazi e/o dei tempi di frenata con veicoli vuoti;
- i) prova e verifica della corretta taratura delle sorveglianze di sovravelocità elettrica e meccanica, nonché della protezione di antiritorno anche "in bianco", per i soli impianti automotori;
- j) controllo a vista dello stato esterno dei veicoli, verificando in particolare: l'efficienza dei dispositivi di chiusura delle porte e lo stato delle barre di chiusura delle seggiole;
- k) controllo a vista dei sostegni di linea, con particolare riguardo alle scale di accesso ed alle pedane di manutenzione, verificando la posizione delle funi, l'allineamento delle rulliere, la regolare rotazione dei rulli ed il consumo delle loro guarnizioni;
- l) movimentazione dell'impianto con tutti gli azionamenti e le alimentazioni disponibili, compresa quella derivante da gruppi elettrogeni, se previsti; controllo del funzionamento dell'organo di recupero, senza disinnestare la puleggia motrice, procedendo alla messa in moto dell'impianto, verificando il regolare funzionamento dei relativi sistemi frenanti e controllando, in tale occasione, l'eventuale scorta di combustibile;
- m) controllo dei dispositivi di tensione, con particolare riguardo agli attacchi di estremità della fune tenditrice ed agli interruttori di finecorsa del contrappeso, ovvero del sistema di tensione idraulico e del carro mobile di rinvio;
- n) verifica dei dispositivi prova molle, mediante morsa rossa o adottando una

procedura equivalente atta a verificare la corretta taratura dei prova molle. Nel caso di apparecchiature di prova delle molle con canali ridondati e reciprocamente controllati, tale controllo non è necessario;

- o) verifica del regolare funzionamento degli arresti di emergenza e degli interruttori di manutenzione nelle stazioni;
- p) prova di efficienza e verifica dei livelli di taratura delle protezioni di massima corrente/coppia e di incremento di corrente/coppia; tali verifiche sono eseguite utilizzando i dispositivi di prova a tale scopo predisposti, seguendo le istruzioni fornite dal MUM;
- q) verifica del permanere nel tempo degli sforzi frenanti sviluppati dai freni meccanici, eventualmente mediante prova di tenuta amperometrica;
- r) verifica delle protezioni atte a controllare la tensione delle funi;
- s) controllo a vista di tutte le morse ad una velocità convenientemente ridotta, ad esempio da un punto di osservazione posto in prossimità di una rotaia di scorrimento; controllo dello stato di integrità geometrica delle molle, se in vista, delle ruote di scorrimento e del rullo di comando dell'apertura/chiusura delle ganasce.

Art. 20 – CONTROLLI IN ESERCIZIO E CORSA DI PROVA DOPO EVENTI ECCEZIONALI

1. Dopo eventi eccezionali (ad esempio: forte vento, tempesta, formazione di ghiaccio, nevicate copiose, valanghe, fulmini, caduta di alberi, atti vandalici) prima della ripresa del servizio, si effettuano i controlli in esercizio adeguati alla situazione e una corsa di prova. Quest'ultima deve essere preceduta da un'adeguata ricognizione della linea. Tali controlli sono annotati sul libro giornale.

Art. 21 - VERIFICHE E PROVE ANNUALI O DI RIAPERTURA ALL'ESERCIZIO STAGIONALE

1. Per accertare lo stato di conservazione e di funzionamento di tutte le varie parti dell'impianto, il tecnico responsabile deve eseguire almeno una volta, nel corso di ogni anno, un'ispezione secondo quanto riportato nel MUM e secondo le seguenti indicazioni.

2. In occasione di tale ispezione si devono effettuare:

- a) il controllo del funzionamento degli azionamenti e dei sistemi frenanti, nelle

condizioni della linea caricata nel modo più sfavorevole e comunque corrispondente alle più gravose modalità di esercizio; per gli impianti non automotori, il carico, se ammesso dal SIF, può essere opportunamente simulato;

- b) il controllo delle funzioni e dei dispositivi elettrici ed elettromeccanici di protezione e di sicurezza, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste, nonché quello degli impianti di telecomunicazione;
- c) il controllo dello stato delle vie di corsa, della linea, degli imbarchi e degli sbarchi e delle vie di allontanamento, in caso di evacuazione verticale;
- d) il controllo dell'interazione tra l'impianto e l'ambiente esterno;
- e) una prova di evacuazione utilizzando l'attrezzatura, i mezzi ed il personale previsti dal piano di evacuazione; questa prova può anche essere effettuata su un impianto della stessa tipologia che utilizza mezzi di evacuazione similari. In ogni caso, per ogni singolo impianto, deve essere verificata l'integrità, la completezza e la disponibilità dell'attrezzatura e dei mezzi di soccorso nonché la percorribilità delle vie di raggiungimento dei luoghi sicuri;
- f) verifica, mediante esame del registro di controllo e manutenzione, dell'esecuzione di tutte le operazioni previste nel periodo intercorso dalla precedente ispezione.

3. Nel corso dell'ispezione annuale, tramite controllo a vista si effettuano le seguenti attività:

- a) constatazione di danni alle opere strutturali in seguito a gelo, caduta di pietre, neve, assestamenti o eventi simili;
- b) individuazione delle piante a fianco della linea evidentemente instabili o che pregiudicano il regolare passaggio dei veicoli o l'evacuazione verticale;
- c) ispezione delle strutture portanti in cemento armato e in calcestruzzo normale o precompresso, allo scopo di individuare la presenza di fessurazioni e altri danni;
- d) ispezione sullo stato di sicurezza delle fondazioni e dell'ambiente circostante, incluso lo stato dei tirafondi di ancoraggio;
- e) controllo a vista e prove funzionali dei diversi motori e componenti della catena cinematica (azionamenti principale, di riserva, di recupero e di soccorso);
- f) controllo a vista e prove funzionali di ogni singolo freno nelle condizioni di

carico nominale, con i diversi sistemi di intervento e con tutti i tipi di azionamento, registrandone i risultati;

- g) controllo a vista di tutti i dispositivi meccanici di tensionamento e delle stazioni; in particolare controllo del corretto cadenzamento, dei tempi e della forza di chiusura dei cancelli d'imbarco;
- h) controllo a vista e prova dei dispositivi per il recupero dei veicoli, con l'effettuazione di un'esercitazione, che verifichi l'addestramento del personale adibito a tali operazioni;
- i) controlli annuali riguardanti l'esercizio e la manutenzione delle funi e dei loro attacchi.

4. Nel corso dell'ispezione annuale si eseguono inoltre i seguenti controlli:

- a) controllo dello stato generale e prove funzionali di tutti i dispositivi e delle installazioni elettriche, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;
- b) controllo dello stato generale dei dispositivi di messa e terra e protezione contro i fulmini, nonché di protezione contro i contatti diretti e indiretti;
- c) controllo e prove di funzionamento dei circuiti di sorveglianza e dei dispositivi di segnalazione e di telecomunicazione;
- d) controllo e prove di funzionamento dei dispositivi di segnalazione dei guasti nelle stazioni e in linea;
- e) controllo e prove di funzionamento degli anemometri.

5. Per i veicoli, annualmente, si eseguono i seguenti controlli:

- a) controllo a vista di ogni veicolo;
- b) controllo a vista allo stato smontato di almeno il 20% delle morse. Le morse sono selezionate secondo un procedimento di rotazione in modo da garantire che l'intervallo tra i controlli consecutivi di ogni morsa non sia maggiore di 5 anni. Questo tipo di controllo delle morse e l'annessa prova di funzionamento, deve avvenire secondo le istruzioni del costruttore;
- c) tutte le morse smontate devono essere sottoposte ad un controllo di tenuta minima, necessaria allo scorrimento su fune; la prova può essere eseguita anche tramite sistemi equivalenti;
- d) verifica del permanere sia del rendimento sia dei parametri significativi delle

morse, mediante l'uso delle apposite attrezzature da banco, disposte in una delle stazioni. In particolare deve essere rilevata la misura della forza di serraggio tra le ganasce e della forza erogata dalle molle, quest'ultima sia per la configurazione corrispondente al diametro nominale della fune, sia per il limite inferiore per il quale, secondo il MUM, la morsa può ancora essere utilizzata;

- e) controllo dell'efficienza delle porte e dei dispositivi di chiusura e di interblocco;
- f) verifica del permanere sia del rendimento, sia dei parametri significativi delle morse, mediante l'uso delle apposite attrezzature da banco disposte in una delle stazioni; in particolare deve essere rilevata la misura della forza di serraggio tra le ganasce e della forza erogata dalle molle, quest'ultima sia per la configurazione corrispondente al diametro nominale della fune, sia per il limite inferiore per il quale, secondo il MUM, la morsa può ancora essere utilizzata.

6. I controlli in esercizio devono essere effettuati da parte del personale abilitato ad impianto fermo, durante una corsa di prova e durante l'esercizio, rispettando integralmente le indicazioni riportate nel libro giornale e le istruzioni del MUM.

7. I risultati dei controlli devono essere verbalizzati per iscritto dal personale dell'impianto, secondo le rispettive attribuzioni, e registrati sul libro giornale.

Art. 22 - VERIFICHE E PROVE STRAORDINARIE

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

2. Se l'esercizio è interrotto per un periodo superiore ad un mese ma inferiore a sei, prima della ripresa si eseguono i controlli mensili di cui al MUM e le prove aggiuntive sulle funi e sui dispositivi elettrici.

3. Se l'esercizio è interrotto per più di sei mesi, prima della ripresa si effettua un'ispezione annuale.

Art. 23 - MANUTENZIONE

1. Oltre e indipendentemente dalle verifiche e prove periodiche di cui ai precedenti articoli, devono essere effettuate, sulla base delle indicazioni dei costruttori, tutte le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria che si rendono necessarie in relazione allo stato dell'impianto e comunque quelle contenute nel MUM.

2. Le attività svolte e i risultati delle manutenzioni, sono riportate sul registro di controllo e manutenzione, come disciplinato dalla normativa vigente.

Art. 24 - LIBRO GIORNALE

1. Il libro giornale dell'impianto riporta i risultati delle verifiche e delle prove ordinarie, che a giudizio del tecnico responsabile siano ritenute significative ai fini della sicurezza del trasporto, nonché le eventuali anomalie riscontrate ed i provvedimenti adottati. Il libro giornale deve essere firmato dagli agenti e macchinisti, che hanno eseguito le verifiche e controfirmato giornalmente dal caposervizio.

2. Il tecnico responsabile esprime il proprio giudizio sul complesso delle verifiche e prove periodiche effettuate dal personale e controfirma il libro giornale in occasione delle proprie ispezioni; sul medesimo libro giornale può verbalizzare eventuali osservazioni.

3. Nel libro giornale dell'impianto deve altresì essere registrato ogni incidente o grave disservizio che avvenga durante l'esercizio, annotando ora, data, effetti e presunte cause.

4. Il libro giornale deve essere tenuto a disposizione sull'impianto, compilato in ogni sua parte ed esibito ad ogni richiesta del SIF e dei funzionari di quest'ultimo addetti alla vigilanza.

PARTE QUARTA

DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

Art. 25 - DISPOSIZIONI GENERALI

1. I viaggiatori sono tenuti a rispettare il regolamento di esercizio per la parte che li riguarda e ad osservare le norme emanate dalle autorità competenti nell'interesse della sicurezza e regolarità del trasporto. Ottemperano inoltre a tutte le altre particolari norme di comportamento che sono rese note mediante i cartelli monitori, apposti nelle stazioni e lungo la linea, nonché alle indicazioni che vengono date, in circostanze speciali, dal personale dell'impianto.

2. Le disposizioni che riguardano i viaggiatori sono portate a conoscenza del pubblico a mezzo di affissioni nelle stazioni di imbarco e/o presso le biglietterie.

Art. 26 - BIGLIETTO

1. I viaggiatori devono munirsi del biglietto prima di entrare sulla pedana di imbarco. Il biglietto deve essere esibito al personale dell'impianto 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. È facoltà del concessionario ammettere il trasporto di animali sugli impianti, definendone le modalità.

2. Non sono ammesse precedenze fatto salvo per il personale di servizio, gli incaricati della sorveglianza e del soccorso, nonché negli altri casi speciali approvati dal SIF.

3. L'eventuale bambino trasportato con apposita attrezzatura è considerato come un ulteriore viaggiatore e può essere trasportato anche su impianti autorizzati al trasporto di soli sciatori. In ogni caso l'ingombro complessivo non dovrà ostacolare le fasi di imbarco e sbarco, apertura e chiusura della barra. Il trasporto di animali è effettuato in base alle disposizioni dell'articolo 15.

Art. 27 - RAPPORTI CON IL PERSONALE E MODALITA' PER IL VIAGGIO

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

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

3. 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 concessionaria e devono comportarsi in maniera da non arrecare pericolo ad altre persone o danni alle attrezzature dell'impianto.

4. Ai viaggiatori è vietato:

- a) accedere all'impianto e, in particolare, salire sul veicolo in assenza del personale addetto;
- b) seguire percorsi non prestabiliti nelle stazioni e manomettere qualsiasi dispositivo dell'impianto;
- c) provocare in qualsiasi modo oscillazioni dei veicoli in linea;
- d) far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo dal veicolo;
- e) negli impianti dotati di cabine, manomettere o tentare di aprire le ante delle porte durante il viaggio, negli impianti seggioviari alzare la sbarra di sicurezza durante il transito in linea;
- f) fumare nelle stazioni o durante il viaggio;
- g) viaggiare sui veicoli in posizione scorretta;
- h) scendere o salire dai veicoli in assenza di diverse indicazioni da parte del personale addetto all'impianto.

5. Per gli impianti seggioviari è necessario rispettare anche le seguenti indicazioni:

- a) alla partenza mettersi nella posizione indicata sulla banchina di imbarco nel numero massimo consentito dal veicolo;
- b) 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, questo provvederà ad agevolarne l'operazione;
- c) in linea, mantenere nel veicolo la posizione corretta, vigilando sull'eventuale proprio bagaglio e sulla posizione degli sci, i quali vanno tenuti paralleli e appoggiati sul poggiasci, quando presente;
- d) prima dello sbarco aprire la sbarra di chiusura del veicolo solamente in corrispondenza dell'apposito cartello, posto in prossimità della stazione di arrivo;
- e) all'arrivo discendere lungo la banchina di sbarco predisposta ed allontanarsi rapidamente lungo il percorso indicato.

6. Nel caso le stazioni venissero trovate incustodite dal personale addetto, è assolutamente vietato ai viaggiatori entrare nei piazzali ed avvicinarsi ai veicoli in moto, nonché salire sui medesimi.

7. I viaggiatori muniti di dispositivi di protezione antivalanga del tipo «air bag», devono disattivare o mettere in sicurezza tale dispositivi, prima di accedere ai veicoli. Uno specifico cartello ben visibile deve essere esposto nelle stazioni di imbarco.

8. Sono esclusi dal trasporto i viaggiatori che, ad insindacabile giudizio del personale dell'impianto, 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 pregiudicarne la sicurezza, disturbando i viaggiatori e turbando l'ordine pubblico.

9. Nell'ipotesi di evacuazione dei viaggiatori in linea, questi devono porre particolare attenzione alle comunicazioni del personale addetto alle operazioni di evacuazione, conservando sui veicoli una posizione corretta.

Art. 28 - OPERAZIONI DI SOCCORSO

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

2. 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.

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

Art. 29 - TRASGRESSIONI

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

2. 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.

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

Art. 30 - RECLAMI

1. I reclami dei viaggiatori devono essere inviati al SIF, con le complete generalità e il preciso indirizzo del reclamante.

2. I reclami anonimi non saranno presi in considerazione.

PARTE SECONDA

Prescrizioni particolari di esercizio

(da allegare)

(Si riportano, di seguito, le prescrizioni di esercizio formulate in sede di collaudo nonché, ove ricorrano, indicazioni relative al servizio notturno, al trasporto promiscuo, trasporto disabili, trasporto biciclette e/o fun bob. Sono inoltre riportate le prescrizioni relative a: utilizzo di ulteriori agenti, la cui presenza sia necessaria durante il servizio, in relazione alle mansioni particolari di ciascuno di essi; modalità particolari di prova dei freni, delle morse, del sistema di tensione idraulica; nonché modalità operative in presenza di veicoli con cupola, etc..)

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

ALLEGATO B)