



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

**REGOLAMENTO DI ESERCIZIO  
di impianto in servizio pubblico**

DELLA SCIOVIA

DENOMINATA: \_\_\_\_\_

SIGLA: \_\_\_\_\_

COMUNE DI: \_\_\_\_\_

DITTA CONCESSIONARIA: \_\_\_\_\_

Il presente regolamento di esercizio contiene i seguenti allegati:  
Allegato A): Parametri significativi e prescrizioni particolari di esercizio.

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 DELL'AGENTE.....	17
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 PER CIRCOSTANZE ECCEZIONALI.....	21
Art. 11 – TRASPORTO DI PERSONE DISABILI.....	21
Art. 12 – TRASPORTI SPECIALI.....	23
Art. 13 - TRASPORTO DI ANIMALI.....	24
PARTE TERZA.....	24
MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO, VISITE E PROVE PERIODICHE.....	24
Art. 14 - GENERALITA'.....	24
Art. 15 - VERIFICHE E PROVE GIORNALIERE.....	25
Art. 16 - VERIFICHE E PROVE MENSILI.....	27
Art. 17 – CONTROLLI IN ESERCIZIO E CORSA DI PROVA DOPO EVENTI ECCEZIONALI.....	28
Art. 18 - VERIFICHE E PROVE ANNUALI O DI RIAPERTURA ALL'ESERCIZIO STAGIONALE.....	28
Art. 19 - VERIFICHE E PROVE STRAORDINARIE.....	30
Art. 20 - MANUTENZIONE.....	30
Art. 21 - LIBRO GIORNALE.....	30
PARTE QUARTA.....	31
DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI.....	31
Art. 22 - DISPOSIZIONI GENERALI.....	31
Art. 23 - BIGLIETTO.....	31

Art. 24 - RAPPORTI CON IL PERSONALE E MODALITA' PER IL VIAGGIO.....	31
Art. 25 - TRASGRESSIONI.....	33
Art. 26 - RECLAMI.....	33
ALLEGATO A).....	35
PARTE PRIMA.....	35
Parametri significativi richiamati nel presente regolamento di esercizio.....	35
PARTE SECONDA.....	35
Prescrizioni particolari di esercizio.....	35

## 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 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.

**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.

**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.

**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 (M.U.M):**

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.

**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.

**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.

**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.

**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 (ad esempio scivvie parallele) 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) dare corso agli interventi di manutenzione straordinaria, di rifacimento, di adeguamento tecnico, obbligatori o ritenuti necessari ai fini della sicurezza;
- i) conservare tutti gli atti e documenti relativi alla concessione, all'impianto ed al personale di cui al precedente articolo 1;
- j) 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;
- k) comunicare anticipatamente al SIF le date di inizio e fine dell'esercizio stagionale;
- l) 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 con una buona conoscenza 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 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;
- l) segnalare tempestivamente al tecnico responsabile ed al concessionario eventuali guasti, difetti o anomalie dell'impianto, allo scopo di ottenere le relative disposizioni;
- m) 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;
- n) 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;
- o) comunicare al concessionario e al tecnico responsabile, l'elenco del materiale di consumo necessario;
- p) preclude il trasporto di persone, animali o cose che a suo giudizio possono pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- q) provvedere al deposito, presso la sede della ditta concessionaria, degli oggetti rinvenuti nelle stazioni o lungo la linea;
- r) 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.
- 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 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 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;

- 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;
- l) svolge le ulteriori mansioni previste nel presente regolamento;
- m) controlla che il comportamento dei dispositivi di traino sia regolare in relazione alle loro caratteristiche di funzionamento. Nel caso in cui i dispositivi di traino siano collegati permanentemente alla fune e muniti di recuperatori, pone attenzione affinché il riavvolgimento delle funicelle avvenga rapidamente senza dare luogo ad impigliamenti. Qualora si tratta di dispositivi ad attacco temporaneo, deve invece assicurarsi che i dispositivi stessi si distacchino dalla fune con regolarità e tempestività;
- n) controlla il corretto funzionamento dei dispositivi di arresto in caso di mancato sgancio degli sciatori nonché di quelli previsti per il mancato recupero della funicella dei traini;
- o) cura che gli sciatori in partenza si tengano pronti sul posto indicato e che l'accesso degli stessi al punto di partenza avvenga lungo l'itinerario delimitato da apposite transenne, in modo che si susseguano sulla pista nel numero corrispondente alla capacità di ciascun traino;
- p) si tiene pronto ad agevolare l'operazione di attacco, eventualmente accompagnando per il tratto iniziale lo sciatore in partenza.

## **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.

## 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. Si deve inoltre provvedere:

- a) alla buona conservazione della pista di risalita, sia nel suo profilo rispetto alla configurazione della fune, sia in senso trasversale alla linea, in modo da garantire comunque il rispetto della sagoma libera prescritta;
- b) alla scelta della velocità, sugli impianti dotati di azionamento a velocità di regime variabile, in relazione al sussistere delle condizioni di buono stato della neve sia nell'area di partenza, sia lungo la pista di risalita, sia allo sbarco;
- c) al mantenimento dello spessore prescritto a progetto dell'innnevamento su eventuali ponti lungo la pista di risalita ed all'efficienza dei cigli a scarpa in corrispondenza dei sostegni;
- d) alla rimozione di eventuali tratti ghiacciati e al riporto di neve fresca, onde evitare comunque che la pista di risalita sia ghiacciata.

Qualora i predetti provvedimenti siano insufficienti a tutelare la sicurezza dei viaggiatori, il servizio deve essere sospeso.

12. 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.

13. 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.

### **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) manuale di uso e manutenzione dell'impianto (MUM);
- d) ordini di servizio emanati dal tecnico responsabile;
- e) schemi elettrici e schemi idraulici dell'impianto;
- f) 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 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. 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.).

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

### **Art. 11 - TRASPORTO DI PERSONE DISABILI**

1. Il trasporto dei viaggiatori disabili, compreso i loro ausili, richiede una preliminare pianificazione da parte dell'esercente. 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).

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 scivole da viaggiatori disabili (generalmente appartenenti al gruppo «sitting» o «standing») devono possedere i seguenti requisiti:

- a) attacco e rilascio di facile utilizzo ed affidabile, anche in caso di caduta;
- b) possibilità di evitare l'arretramento dello sciatore e del suo equipaggiamento in caso di caduta o sgancio accidentale (presenza di anti-arretramento sui mezzi di ausilio o possibilità da parte dell'utente di fermare l'ausilio).

7. 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.

8. Al fine di salvaguardare la sicurezza dei viaggiatori che seguono, nel caso di caduta della persona disabile, deve essere previsto un tratto con traini non occupati

tra la persona disabile e il suo eventuale accompagnatore ed i viaggiatori successivi. Questo intervallo dipende principalmente dalla conformazione del terreno della linea di risalita.

## **Art. 12 - TRASPORTI SPECIALI**

1. 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 (deve essere considerato 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) e della pericolosità (ad esempio pericolo di esplosione, incendio, tossicità).

2. Nell'utilizzo di sciovie con pista di risalita in tessuto artificiale o da parte di sciatori dotati di pattini a cingoli su piste erbose, gli impianti devono soddisfare le seguenti caratteristiche, fatto salvo il limite di impiego dei sottosistemi e componenti di sicurezza certificati:

- a) lunghezza inclinata della pista di risalita non maggiore di 500 m;
- b) velocità massima non superiore a 2 m/s;
- c) equidistanza minima dei dispositivi di traino monoposto non inferiore a 6 s;
- d) pendenza massima della corda congiungente le stazioni non superiore al 30%;
- e) pendenza massima sia della pista di risalita che della fune non superiore al 40%.

Devono essere, comunque, rispettate le dimensioni trasversali della pista fissate al punto 3.3 del decreto direttoriale del 16 novembre 2012 n. 337, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 285 del 6 dicembre 2012.

3. La manutenzione della pista, sia per quanto attiene alla continuità della superficie, sia per quanto concerne l'efficienza dell'ancoraggio al suolo della pista di risalita in tessuto artificiale, deve essere tenuta in efficienza e in sicurezza dal caposervizio o dal responsabile dell'esercizio.

4. Le sciovie che trainano slitte dedicate, carrellini o biciclette, sono impianti nei quali il trasporto dei viaggiatori si svolge con veicoli speciali, di norma messi a disposizione dall'esercente, circolanti su apposita pista di risalita e collegati alla fune traente, durante la salita, mediante dispositivi di traino analoghi a quelli delle sciovie.

5. Se l'utente utilizza una propria slitta, carrellino o bicicletta, può utilizzare l'impianto se dimostra che essi sono compatibili, mediante omologazione o certificazione rilasciata da un ente riconosciuto. In caso contrario, se l'esercente ritiene che l'attrezzo non omologato non possa essere valutato in altro modo (ad esempio per confronto con altri 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. L'impianto deve soddisfare i seguenti requisiti fatto salvo il limite di impiego dei sottosistemi e componenti di sicurezza certificati:

- a) velocità di esercizio non superiore a 2 m/s per le slitte e 1,5 m/s per i carrellini con ruote;
- b) intervallo di tempo tra due veicoli consecutivi non inferiore a 8 secondi per le slitte e 15 secondi per i carrellini con ruote;
- c) la pendenza della pista di risalita non deve superare il 35%;
- d) la pista di sgancio deve essere in discesa, con pendenza longitudinale nel senso del moto non inferiore al 10% e pendenza trasversale tale da favorire l'allontanamento rapido del veicolo.

7. Le slitte, i carrellini e le biciclette, che non sono elemento dell'impianto, devono comunque soddisfare i seguenti requisiti:

- a) il dispositivo di attacco del veicolo al traino deve consentire il distacco a comando dell'occupante; è ammessa l'adozione del distacco automatico del medesimo in corrispondenza della pista di sgancio;
- b) le caratteristiche dell'attacco al traino devono essere tali da favorire, dopo ogni eventuale deviazione laterale durante la risalita, il rientro del veicolo nella pista;
- c) l'omologazione o certificazione delle slitte, dei carrellini e degli attacchi delle biciclette, deve essere rilasciata da un ente riconosciuto e attestare la compatibilità con l'impianto.

8. Quando la pendenza massima della pista di risalita è superiore al 10%, le slitte ed i carrellini devono essere dotati di dispositivo di arresto in retromarcia.

9. L'eventuale funzionamento contemporaneo con sciatori e con slitte o carrellini, è approvato da parte dell'autorità di sorveglianza e singolarmente regolamentato, in funzione della visibilità della linea e della pendenza massima.

### **Art. 13 - TRASPORTO DI ANIMALI**

1. Il trasporto di animali non è ammesso.

## PARTE TERZA

### **MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO, VISITE E PROVE PERIODICHE**

#### **Art. 14 - 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 (giornaliere, mensili, annuali o alla riapertura stagionale dell'esercizio). Sono straordinarie quelle effettuate dopo lavori di straordinaria manutenzione o di modifica.

6. Le verifiche e le 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. 15 - 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 dispositivi di arresto, nonché la funzionalità dei dispositivi per la variazione della velocità di marcia ;
- b) verifica che i valori dei parametri da riportare sul libro giornale rientrino nell'intervallo ammissibile;
- c) verifica che tutti i dispositivi d'arresto siano raggiungibili;
- d) verifica del regolare funzionamento del collegamento telefonico fra le stazioni;

- e) verifica della libertà di corsa del carrello di tensione e del contrappeso; nel caso di tensionamento idraulico, verifica della posizione del cilindro di tensione;
- f) controllo della tenuta e delle pressioni di esercizio dei sistemi idraulici o pneumatici;
- g) funzionalità del circuito di sicurezza di linea;
- h) controllo di irregolarità evidenti o danni ai veicoli, a seguito di controllo visivo;
- i) controllo della regolarità delle aree di imbarco e di sbarco nelle stazioni, ed in particolare del corretto funzionamento del cancelletto;
- j) controllo dell'integrità dei veicoli ed eliminazione di eventuali accumuli di neve o formazioni di ghiaccio su di essi;
- k) controllo della posizione delle funi sulle pulegge e sui rulli, nonché della funzionalità dei raschiaghiaccio sulla puleggia.

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) il rispetto delle distanze di sicurezza verticali e laterali in stazione ed in linea, nonché l'allineamento della fune sulle rulliere;
- d) i dispositivi di protezione lungo la risalita (esempio: imbottiture, reti di protezione, conche di raccolta) e le barriere, verificando che siano in buono stato;
- e) la segnaletica prevista, verificando la presenza e la leggibilità;
- f) l'assenza di pietre, valanghe o smottamenti di terra, a seguito di eventi naturali sopravvenuti, che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza dell'impianto;
- g) controllo dello stato della pista di risalita.

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, ad eccezione delle sciovie con linea visibile;

- 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. 16 - 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 dello stato esterno, della posizione e dell'attacco dei rulli, delle pulegge e delle deviazioni;
- d) controllo nelle stazioni dell'ingresso, dell'uscita e del giro dei veicoli nella stazione;
- e) verifica dello stato di usura delle guarnizioni di tutti i freni e della regolare posizione dei ceppi dei freni stessi;
- f) prova dei sistemi di frenatura elettrici e meccanici dell'argano, tramite misurazione degli spazi e/o dei tempi di frenata con dispositivi di traino non utilizzati;
- g) controllo a vista dello stato esterno dei veicoli;
- h) 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;

- i) 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;
- j) 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;
- k) verifica del permanere nel tempo degli sforzi frenanti sviluppati dai freni meccanici, eventualmente mediante prova di tenuta amperometrica;
- l) verifica delle protezioni atte a controllare la tensione delle funi.

#### **Art. 17 – CONTROLLI IN ESERCIZIO E CORSA DI PROVA DOPO EVENTI ECCEZIONALI**

1. Dopo eventi eccezionali (ad esempio: forte vento, tempesta, formazione di ghiaccio, nevicata 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. 18 - 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;
- 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, delle piste di risalita, della linea, degli imbarchi, degli sbarchi e delle vie di allontanamento in caso di distacco in linea;
- d) il controllo dell'interazione tra l'impianto e l'ambiente esterno;

- e) 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;
- 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 dell'organo motore e dei sistemi frenanti;
- f) 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;
- g) 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.

5. Per i dispositivi di traino, annualmente, si eseguono i seguenti controlli:

- a) controllo a vista di ogni dispositivo di traino;
- b) controllo a vista allo stato smontato di almeno il 20% dei morsetti. I morsetti sono selezionati secondo un procedimento di rotazione, in modo da garantire

che l'intervallo tra i controlli consecutivi di ogni morsetto non sia maggiore di 5 anni. Questo tipo di controllo dei morsetti e l'annessa prova di funzionamento deve avvenire secondo le istruzioni del costruttore.

6. I controlli in esercizio devono essere effettuati dal 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. 19 - 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. 20 - 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 manuale di uso e manutenzione.

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

### **Art. 21 - 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. 22 - 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. 23 - 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.

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

### **Art. 24 - 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 in assenza del personale addetto;
- b) seguire una pista diversa da quella tracciata;
- c) volteggiare e compiere evoluzioni;
- d) agganciarsi e sganciarsi dai traini lungo il percorso di risalita;
- e) oltrepassare la zona di sgancio al termine della risalita;
- f) attraversare la pista di risalita;
- g) fumare nelle stazioni o durante il viaggio.

5. Gli sciatori devono:

- a) allontanarsi rapidamente dalla pista dopo lo sgancio alla stazione a monte;
- b) abbandonare il traino in caso di caduta e liberare rapidamente la pista;
- c) non accedere, fuori dagli itinerari prestabiliti, nelle aree di partenza e di arrivo, nonché alle zone dove le funi hanno un franco ridotto dal suolo;
- d) tenere nella dovuta attenzione la posizione in cui deve avvenire lo sgancio;
- e) i viaggiatori dotati di snowboard devono, durante il tragitto, mantenere il piede posteriore non attaccato alla tavola.

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 palesamente 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.

9. Gli addetti alle stazioni possono impedire l'accesso alle persone manifestamente incapaci di utilizzare con sicurezza l'impianto, nonché a coloro che per

il loro stato o il loro comportamento, possono pregiudicare la sicurezza, disturbare i viaggiatori e turbare l'ordine pubblico.

### **Art. 25 - 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. 26 - 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.



## ALLEGATO A)

AL REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA SCIOVIA

DENOMINATA: \_\_\_\_\_

SIGLA: \_\_\_\_\_

### PARTE PRIMA

#### Parametri significativi richiamati nel presente regolamento di esercizio

(da compilare a cura del tecnico responsabile):

- Velocità massima di esercizio                      m/s                      \_\_\_\_\_
- Velocità massima del vento di esercizio                      km/h                      \_\_\_\_\_
- Periodicità di spostamento dei morsetti:                      \_\_\_\_\_

### PARTE SECONDA

#### Prescrizioni particolari di esercizio

(da allegare)

(Si riportano, di seguito, le prescrizioni di esercizio formulate in sede di collaudo nonchè, 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..)**