

INDICE

9	NORME DI ESERCIZIO.....	2
9.1	Normativa	2
9.2	Principale documentazione presente sull'impianto	2
9.2.1	Regolamento di esercizio e Ordini di servizio	2
9.2.2	Piano di evacuazione	2
9.2.3	Registro giornale	3
9.2.4	Registro di controllo e manutenzione	3
9.2.5	Altri documenti.....	4
9.3	Controlli in esercizio	4
9.3.1	Controlli e corsa di prova giornalieri	4
9.3.2	Controlli mensili	6
9.3.3	Controlli dopo eventi eccezionali.....	7
9.4	Orario di esercizio, tariffe e disposizioni per i viaggiatori	7
9.5	Trasporto di bambini.....	9
9.6	Trasporto di disabili	9
9.7	Trasporto di cose e animali	10
9.8	Aspetti particolari di esercizio per sciovie e seggiovie	10
9.9	Esercizio con parti non presidiate	11
9.10	Servizio in condizioni eccezionali	11
9.11	Sospensione del servizio.....	12
9.12	Termine giornaliero del servizio	12
9.13	Segnaletica sugli impianti.....	12
9.14	Sicurezza sul luogo di lavoro.....	14
9.15	Rapporti con utenti e incaricati di pubblico servizio	14

9 NORME DI ESERCIZIO

9.1 Normativa

A livello normativo, le indicazioni che riguardano le modalità di esercizio degli impianti a fune sono attualmente contenute nel **Decreto Esercizio** del 11/05/2017 “Disposizioni tecniche riguardanti l’esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone”. I contenuti del decreto valgono per tutti gli impianti (sia “ante CE” che “CE”) e superano le precedenti norme in materia (ad. Esempio superano la parte quarta delle PTS per ammassamenti fissi o automatici).

A livello regionale i principi generali che riguardano l’esercizio degli impianti a fune sono contenuti nella **legge regionale n. 20/2008** “Disposizioni in materia di concessione e costruzione di linee funiviarie in servizio pubblico per trasporto di persone o di persone e cose”, e nella **delibera attuativa n. 1856/2012** “Approvazione dell’aggiornamento delle modalità e procedure per l’attuazione della legge regionale 18 aprile 2008, n. 20 “Disposizioni in materia di concessione e costruzione di linee funiviarie in servizio pubblico per trasporto di persone o di persone e cose”. Revoca della d.g.r. n. 1709 del 19 giugno 2009”.

9.2 Principale documentazione presente sull’impianto

9.2.1 Regolamento di esercizio e Ordini di servizio

L’esercizio dell’impianto deve svolgersi secondo le norme vigenti in materia di trasporto pubblico e coerentemente con quanto contenuto nel **Regolamento di esercizio**. Il Regolamento di esercizio, infatti, contiene tutte le speciali condizioni, prescrizioni e cautele che, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, il Direttore dell’esercizio, anche su indicazione del progettista, del costruttore e della SIF, ritiene di dover prevedere in base alle caratteristiche ed alle peculiarità dell’impianto.

Il Regolamento di esercizio contiene inoltre le indicazioni riguardanti:

- il personale: numero, qualifiche, mansioni ed obblighi;
- il trasporto: modalità di effettuazione del servizio pubblico;
- i viaggiatori: obblighi, divieti e relative sanzioni;
- le operazioni da effettuare per l’apertura giornaliera ed i controlli periodici;
- le istruzioni particolari per le manutenzioni non comprese in quelle fornite dai costruttori delle parti elettriche e di quelle meccaniche.

Il Regolamento di esercizio è predisposto dal Direttore dell’esercizio e deve essere approvato dall’ufficio della SIF, deve essere portato a conoscenza di tutto il personale e una copia deve essere depositata presso la stazione motrice dell’impianto.

Il Regolamento di esercizio può inoltre essere modificato e/o integrato dalle ulteriori e particolari disposizioni di esercizio (ordini di servizio del Direttore dell’esercizio) emanate per la gestione di particolari situazioni che riguardano la sicurezza dell’impianto e dei trasportati. Questi ordini di servizio sono efficaci a partire dal momento della loro emanazione e una copia deve essere conservata sull’impianto.

Tutti i regolamenti di esercizio degli impianti sono stati aggiornati entro la data del 30/11/2019 alle disposizioni del Decreto Esercizio. Il Ministero ha infatti provveduto a rendere disponibile dei modelli (uno per ogni tipologia di impianto) che i Direttori dell’esercizio hanno personalizzato per ciascun impianto.

9.2.2 Piano di evacuazione

Il piano di evacuazione è un allegato del Regolamento di esercizio ed è un documento che descrive la pianificazione delle risorse umane e materiali e le attività finalizzate ad attuare l’evacuazione dei passeggeri in caso di arresto forzato dell’impianto. Il piano comprende essenzialmente i seguenti punti:

- definizione degli obiettivi delle operazioni di evacuazione, precisando le caratteristiche della linea, il numero dei veicoli e dei passeggeri in linea nelle diverse configurazioni e portate previste, le distanze massime dal terreno, i punti di ricovero dei passeggeri;

- modalità di evacuazione da adottare nei diversi tratti dell'impianto, indicati in un profilo longitudinale, copia del quale deve essere tenuta nel locale di manovra, con il dettaglio dei mezzi per il raggiungimento dei veicoli in linea da parte dei soccorritori, nonché di quelli per la discesa dei viaggiatori dai veicoli direttamente a terra; nella scelta dei metodi e dei mezzi si deve tenere conto dell'eventuale presenza di bambini di tutte le età;
- istruzioni, anche tramite rappresentazioni grafiche, per l'utilizzo dei mezzi;
- indicazione del luogo di coordinamento e dei mezzi di comunicazione necessari;
- numero e composizione delle squadre di evacuazione, specificazione dei tratti di linea assegnati a ciascuna squadra, elenco dei mezzi di soccorso in dotazione a ciascuna di esse e luogo di deposito;
- specificazione dei compiti di ciascuna squadra (trasporto delle attrezzature a piè d'opera, modalità di raggiungimento dei veicoli da parte dei soccorritori, evacuazione dei viaggiatori al suolo e loro accompagnamento in un luogo sicuro);
- numeri telefonici di riferimento per l'attivazione del piano;
- contenuto delle comunicazioni standard ai viaggiatori tramite altoparlanti o telefono;
- schema riassuntivo contenente la provenienza e composizione di ciascuna squadra di evacuazione, il tratto di linea assegnato e distanza dal suolo, il numero di veicoli e numero massimo dei viaggiatori nel tratto di linea di propria competenza, l'adozione di eventuali lampade portatili ed apparecchi ricetrasmittenti;
- modalità e periodicità delle esercitazioni, anche su impianti simili, che il personale preposto all'evacuazione deve effettuare per acquisire la necessaria esperienza.

9.2.3 Registro giornale

Il Registro giornale deve essere proposto dal Direttore dell'esercizio sulla base del modello predisposto dal Ministero, approvato dalla SIF, con le eventuali modifiche necessarie, per tener conto delle particolarità dell'impianto.

Il Registro è depositato presso la stazione motrice dell'impianto, e su di esso, in occasione dell'apertura giornaliera e delle verifiche e prove periodiche, devono essere annotati i risultati delle ispezioni, verifiche, prove e le misure prescritte effettuate. In particolare giornalmente devono essere annotati:

- i nominativi del personale, le relative funzioni ed il rispettivo orario di servizio;
- le condizioni atmosferiche, temperatura e vento al momento dell'apertura al pubblico e le variazioni che influenzino l'esercizio;
- la velocità di esercizio;
- l'orario di apertura e chiusura al pubblico; l'indicazione del contaore o del contacorse ed il numero dei trasportati;
- i lavori di manutenzione effettuati e tutte le anomalie riscontrate durante le visite e durante il servizio giornaliero, nonché gli eventuali provvedimenti adottati.

Il Registro giornale deve essere compilato e firmato negli appositi spazi dal personale incaricato per le varie visite, controfirmato giornalmente dal Capo servizio, e periodicamente dal Direttore dell'esercizio nel corso dei suoi sopralluoghi sull'impianto, che devono avere una cadenza almeno mensile.

9.2.4 Registro di controllo e manutenzione

È un registro annuale di controllo e manutenzione di tutti i componenti dell'impianto e deve contenere le scadenze di revisione e le ore effettuate dall'impianto all'inizio del periodo di manutenzione cui il registro stesso si riferisce.

Per ogni componente, ed eventualmente per le singole parti del componente stesso, il registro deve contenere il tipo, la frequenza e la metodologia di controllo e manutenzione, il rimando alla sezione del M.U.M. ove sono compiutamente descritte le operazioni che devono essere svolte, lo spazio per la

registrazione della data dell'intervento e dell'identificativo del manutentore, un campo libero per la registrazione di note o anomalie riscontrate durante le operazioni e le relative azioni intraprese. Ulteriormente, per ogni componente, deve essere registrata l'eventuale manutenzione straordinaria effettuata.

Il registro è conservato a cura del Capo servizio e una copia deve essere disponibile presso l'esercente. Il registro può essere anche su supporto informatico.

Molte società hanno acquistato delle applicazioni on line che facilitano le attività di registrazione delle manutenzioni.

9.2.5 Altri documenti

Sull'impianto devono essere disponibili per eventuali controlli, anche i seguenti documenti:

- personale dell'impianto, addetto all'esercizio,
- manuali d'uso e manutenzione di tutte le parti di impianto,
- schemi elettrici e schemi idraulici aggiornati,
- ultimo verbale delle prove interne eseguite prima dell'apertura al pubblico esercizio.

9.3 Controlli in esercizio

Le verifiche e prove che seguono, distinte per tipologia di impianto, sono quelle contenute nel cap. 6 del Decreto Esercizio del 11/05/2017.

9.3.1 Controlli e corsa di prova giornalieri

Prima dell'apertura al servizio pubblico, si eseguono una corsa di prova ed i controlli giornalieri previsti dal M.U.M. e quelli di seguito elencati:

- controllo dell'argano e verifica del regolare funzionamento dei freni, compreso la funzionalità dell'arresto elettrico alla massima velocità di esercizio nonché la funzionalità dei dispositivi per la variazione della velocità di marcia ;
- controllo della carica delle batterie dei dispositivi di sorveglianza e dei motori termici;
- verifica che i valori dei parametri da riportare sul Registro giornale rientrino nell'intervallo ammissibile;
- verifica che tutti i dispositivi d'arresto siano raggiungibili;
- verifica della regolare accensione dei motori termici di recupero;
- verifica del regolare funzionamento del collegamento telefonico fra le stazioni;
- verifica della libertà di corsa del carrello di tensione e del contrappeso; nel caso di tensionamento idraulico, verifica della posizione del cilindro di tensione;
- controllo della tenuta e delle pressioni di esercizio dei sistemi idraulici o pneumatici;
- verifica, a campione, del regolare funzionamento degli arresti di emergenza e degli interruttori di manutenzione nelle stazioni e sulle vetture, degli strumenti di misura
- funzionalità del circuito di sicurezza di linea;
- controllo di irregolarità evidenti o danni ai veicoli e ai dispositivi di traino, a seguito di controllo visivo;
- controllo della regolarità delle aree di imbarco e di sbarco nelle stazioni, ed in particolare del corretto funzionamento del cancelletto;
- controllo dell'integrità dei veicoli e dei carrelli ed eliminazione di eventuali accumuli di neve o formazioni di ghiaccio su di essi;
- controllo della posizione delle funi su pulegge, rulli e scarpe nonché della funzionalità dei raschiaggiaccio su puleggia;

- 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;
- per le funicolari terrestri, controllo dello stato regolare degli accessi alle vetture e delle entrate ed uscite delle vetture dalle stazioni e, durante la corsa di prova, controllo dell'assenza di ostacoli e materiale pericoloso lungo la via di corsa, del corretto posizionamento della fune nei rulli di linea e, ove sussiste, del passaggio regolare delle vetture sugli scambi;
- per le funicolari terrestri, controllo ed ispezione, prima della partenza, delle vetture, dei carrelli con le ruote, degli organi del freno sulle rotaie, degli encoder per il rilevamento della velocità e degli impianti idraulici, comprensivi delle relative tubazioni, per la verifica di eventuali perdite di olio;
- 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.

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

- 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 e dell'assenza di rumori anomali;
- l'assenza di ghiaccio o neve o altri ostacoli sulle strutture di linea;
- la percorribilità del sentiero per l'evacuazione dei viaggiatori;
- il rispetto delle distanze di sicurezza verticali e laterali in stazione ed in linea nonché l'allineamento della fune sulle rulliere;
- l'assenza di impedimenti al movimento dell'anemometro;
- il regolare funzionamento degli altoparlanti in linea;
- i dispositivi di protezione lungo la risalita (per esempio imbottiture, reti di protezione, conche di raccolta) e le barriere, verificando se sono in buono stato;
- la segnaletica prevista, verificandone la presenza e valutandone la leggibilità;
- l'assenza di pietre, valanghe o smottamenti di terra, a seguito di eventi naturali sopravvenuti, che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza dell'impianto;
- per le sciovie e le slittinovie, durante la corsa di prova, controllo dello stato della pista di risalita. Per le sciovie su ghiacciaio, controllo della configurazione della linea eventualmente modificata dal movimento del ghiacciaio, anche rispetto alla superficie innevata;
- in particolare per le pedane mobili di imbarco e di allineamento, la posizione della pedana mobile rispetto alla puleggia nel caso di stazione tenditrice, l'efficienza della protezioni relative alla velocità del tappeto (confronto con la velocità fune e sovravelocità) e l'efficienza della protezione di corretta equidistanza dei veicoli.

Durante la corsa di prova:

- è vietato il trasporto di persone non addette all'esercizio dell'impianto;
- deve essere disponibile un collegamento radio tra il personale addetto all'esercizio, ad eccezione delle sciovie con linea visibile;
- 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.

Inoltre, se su parti dell'impianto sono stati constatati la formazione di ghiaccio oppure l'accumulo di neve, che comportano rischi per le persone, il servizio può avere inizio solo dopo la loro rimozione.

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.

9.3.2 Controlli mensili

Si devono eseguire i controlli mensili previsti dal M.U.M. e quelli di seguito elencati:

- controlli mensili delle funi previsti dal decreto dirigenziale n. 144 del 18 maggio 2016, 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";
- sulle funivie bifune, in occasione della verifica della linea, deve essere controllato lo stato delle scarpe dei sostegni (accertandone anche il consumo e la regolare lubrificazione) e dei loro attacchi;
- controllo dei collegamenti delle funi (per esempio impalmature);
- controllo della posizione reciproca delle funi e delle rotaie nelle zone di accoppiamento e disaccoppiamento degli impianti a collegamento temporaneo;
- controllo dello stato esterno, della posizione e dell'attacco dei rulli, delle pulegge e delle deviazioni, nonché dei dispositivi di riposizionamento e delle scarpe delle funi portanti;
- per gli impianti a collegamento temporaneo, controllo dei dispositivi ubicati sulle travi di accelerazione, decelerazione e trasferimento, per la sorveglianza dei veicoli nelle stazioni;
- controllo nelle stazioni dell'ingresso, dell'uscita e del giro stazione dei veicoli o dei dispositivi di traino;
- verifica dello stato di usura delle guarnizioni di tutti i freni e della regolare posizione dei ceppi dei freni stessi;
- prova dei sistemi di frenatura elettrici e meccanici dell'argano tramite misurazione degli spazi e/o dei tempi di frenata con veicoli vuoti o dispositivi di traino non utilizzati;
- azionamento manuale dei freni sulla fune portante o sulla rotaia ad impianto fermo e verifica della funzionalità degli interruttori di freno chiuso;
- prova e verifica della corretta taratura delle sorveglianze di sovravelocità elettriche e meccanica, nonché della protezione di antiritorno anche "in bianco", per i soli impianti automotori;
- controllo a vista dello stato esterno dei veicoli, verificando in particolare: l'efficienza dei dispositivi di chiusura delle porte e dei dispositivi di traino e lo stato delle barre di chiusura delle seggiole;
- per le funivie bifune "a va e vieni" o "a va o vieni" prova delle sorveglianze di concordanza del senso di marcia e di stazionamento, anche con appositi test se disponibili, e azionamento manuale del secondo finecorsa di stazione, ove presente, che determina l'intervento del freno di emergenza;
- 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;
- movimentazione dell'impianto con tutti gli azionamenti e le alimentazioni disponibili, compresa quella derivante da gruppi elettrogeni, se previsti; controllo del funzionamento dell'argano 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;
- 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;
- 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;

- verifica del regolare funzionamento degli arresti di emergenza e degli interruttori di manutenzione nelle stazioni e sulle vetture;
- 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 tal scopo predisposti, seguendo le istruzioni fornite dal M.U.M.;
- verifica del permanere nel tempo degli sforzi frenanti sviluppati dai freni meccanici, eventualmente mediante prova di tenuta amperometrica;
- verifica delle protezioni atte a controllare la tensione delle funi;
- in particolare per gli impianti a collegamento temporaneo, 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.

9.3.3 Controlli dopo eventi eccezionali

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 Registro giornale.

9.4 Orario di esercizio, tariffe e disposizioni per i viaggiatori

Il servizio pubblico si svolge secondo l'orario esposto in modo ben visibile per il pubblico.

È inoltre possibile, in particolari circostanze, effettuare il servizio notturno. Per servizio notturno si intende quello che si effettua dopo mezz'ora dal tramonto del sole che richieda una illuminazione artificiale, e la sua autorizzazione può essere rilasciata dalla SIF solo dopo che sia stata dimostrata la sufficienza dell'impianto di illuminazione delle stazioni e della linea, soprattutto rispetto alla facilità delle eventuali operazioni di recupero o di evacuazione dei viaggiatori.

Le tabelle contenenti le tariffe devono essere esposte nei luoghi dove sono emessi i biglietti.

Le norme alle quali devono attenersi i viaggiatori, normalmente indicate come **disposizioni per i viaggiatori**, sono da esporre in posizione ben visibile nelle stazioni di accesso di tutti gli impianti e conformi a modello plurilingue.

Segue un elenco esaustivo delle suddette disposizioni.

- 1) *I viaggiatori devono munirsi del prescritto titolo di viaggio prima di servirsi dell'impianto. Il biglietto deve essere esibito al personale della funivia a richiesta.*

Nel prezzo del biglietto è compreso il diritto al trasporto di un piccolo bagaglio non ingombrante, e tale da consentire comunque una corretta posizione del viaggiatore sul veicolo, nonché la corretta manovra del dispositivo di chiusura.

E' consentito il trasporto di altro tipo di bagaglio/attrezzature sportive, secondo modalità stabilite dall'esercente in accordo con il Direttore dell'esercizio in modo che ciò non costituisca intralcio e pericolo per i viaggiatori.

L'ordine di precedenza per la salita è dato esclusivamente dall'ordine di presentazione alla partenza, salvo che per il personale di servizio, gli incaricati della sorveglianza e soccorso e per gli speciali casi approvati dall'Autorità di sorveglianza.

- 2) *I viaggiatori sono tenuti a rispettare le istruzioni indicate dagli appositi cartelli monitori affissi sia nelle stazioni che in linea. Devono altresì rispettare le norme emanate dall'Autorità di sorveglianza ed osservare tutte le altre particolari disposizioni che, al fine di evitare incidenti, vengono impartite dal personale dell'impianto.*
- 3) *E' vietata la salita alle persone in evidente stato di ubriachezza ovvero in condizioni psicofisiche anormali, ovvero quelle non sufficientemente protette in relazione alle condizioni climatiche ambientali,*

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

- 4) *Per gli impianti seggioviari è necessario rispettare anche le seguenti indicazioni:*
 - *il trasporto dei bambini non accompagnati è consentito solo nel caso che questi abbiano altezza non inferiore a 1,25 m. I bambini di altezza inferiore a 1,25 m, per poter viaggiare non accompagnati debbono dimostrare di aver compiuto 8 anni di età;*
 - *presentarsi sulla banchina di imbarco secondo il numero massimo di posti consentito dal veicolo;*
 - *subito dopo l'imbarco, abbassare la barra di chiusura del veicolo; nel caso in cui per tale manovra il viaggiatore richieda la collaborazione del personale addetto, dovrà agevolarne l'operazione;*
 - *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 sulla barra di chiusura quando presente;*
 - *prima dello sbarco aprire la barra di chiusura del veicolo solamente in corrispondenza dell'apposito cartello posto in prossimità della stazione di arrivo;*
 - *all'arrivo discendere lungo la banchina di sbarco predisposta ed allontanarsi rapidamente lungo il percorso indicato.*
- 5) *Il trasporto degli animali è consentito ai sensi della normativa vigente.*
- 6) *Alla partenza i viaggiatori devono mettersi nelle posizioni che sono ad essi indicate dagli agenti;*
- 7) *In linea ai viaggiatori è vietato:*
 - *provocare in qualsiasi modo oscillazioni dei veicoli;*
 - *viaggiare sui veicoli in posizione scorretta;*
 - *aprire i dispositivi di chiusura e sicurezza dei veicoli;*
 - *scendere o salire dai veicoli in assenza di diverse indicazioni da parte del personale operativo;*
 - *far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo dal veicolo;*
 - *fumare durante il viaggio.*
- 8) *Ai viaggiatori è vietato:*
 - *accedere all'impianto e, in particolare, salire sul veicolo in assenza del personale addetto ad eccezione degli impianti telesorvegliati o ad esercizio automatico;*
 - *seguire percorsi non prestabiliti nelle stazioni e manomettere qualsiasi dispositivo dell'impianto;*
 - *fumare nelle stazioni.*
- 9) *Nel caso di evacuazione dei viaggiatori in linea, essi saranno avvisati mediante comunicazione. I viaggiatori dovranno attendere il personale addetto all'evacuazione conservando la posizione normale sui veicoli.*
- 10) *I viaggiatori che non osservino le disposizioni di cui agli articoli precedenti saranno ritenuti responsabili degli eventuali danni arrecati all' esercente, agli altri viaggiatori ed a terzi.*
- 11) *Il viaggiatore che non sia pratico del sistema di trasporto dell'impianto dovrà avvertire il personale dell'impianto e richiedere le istruzioni del caso. Su specifica richiesta degli interessati il personale provvederà a rallentare la velocità dell'impianto o a fermarlo per favorire la salita o la discesa.*
- 12) *Sugli impianti dotati di veicoli chiusi, i viaggiatori muniti di dispositivi di protezione antivalanga del tipo "air bag" devono disattivare tale dispositivo prima di accedere all'impianto. Uno specifico cartello ben visibile dovrà essere esposto alle stazioni di imbarco.*
- 13) *Sulle sciovie, i viaggiatori dotati di snowboard devono, durante il tragitto, mantenere il piede posteriore non attaccato alla tavola.*

- 14) *Gli eventuali reclami dei viaggiatori riguardanti il servizio devono essere inviati all'Autorità di sorveglianza con l'indirizzo preciso del reclamante, senza del quale saranno considerati anonimi e non si darà ad essi alcun seguito, ovvero scritti sul registro per i reclami conservato nella stazione di partenza e tenuto a disposizione del pubblico.*
- 15) *I trasgressori delle disposizioni regolarmente portate a conoscenza del pubblico a mezzo di appositi cartelli affissi dall'esercente sia nelle stazioni che in linea, la cui inosservanza può arrecare serio pregiudizio all'incolumità dei rimanenti viaggiatori o rechi danno agli impianti, saranno deferiti all'autorità giudiziaria dagli agenti responsabili dell'esercizio, qualora il fatto integri una delle ipotesi di reato, previste dagli artt. 432 e 650 del codice penale; per trasgressioni meno gravi, gli stessi trasgressori, saranno perseguiti ai sensi dell'art. 18 del d.p.r. 753/80.*

9.5 Trasporto di bambini

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

Gli accompagnatori possono essere i responsabili (parenti o congiunti) o le persone alle quali i genitori ne hanno delegato, anche informalmente, la tutela (maestri di sci, guide alpine, amici...) ovvero coloro che all'atto dell'imbarco accettano l'accompagnamento.

I responsabili e le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini, devono preliminarmente valutarne l'attitudine ad utilizzare una seggiovia, organizzarsi di conseguenza ed informarli sulle regole di utilizzo e sul comportamento da tenere sulla seggiovia, anche in caso di arresto.

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..

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 e allo sbarco.

In caso di imbarco di bambini gli agenti devono:

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

9.6 Trasporto di disabili

Gli impianti che effettuano il trasporto pubblico locale devono essere conformi alla normativa relativa all'abbattimento delle barriere architettoniche vigente. Qualora sia previsto il trasporto di persone disabili su impianti a vocazione sportiva, l'esercente deve provvedere ad una preliminare pianificazione, anche riguardo alle operazioni di evacuazione, e deve quindi predisporre istruzioni e formare il personale sull'utilizzo degli impianti da parte di utenti disabili e fornire informazioni alla clientela.

Il Capo servizio vigila su quanto sopra riportato, ed in particolare si accerta della ammissibilità al trasporto di un utente specifico in funzione della sua disabilità in relazione all'impianto.

Le persone disabili sono suddivise in "Sitting" (persone non in grado di utilizzare gli impianti rimanendo in piedi e che, pertanto, necessitano di ausili per lo scivolamento sulla neve qualora debbano utilizzare impianti funiviari con lo scopo di praticare lo sci), "Standing" (persone che riescono ad accedere agli impianti da "in piedi, sebbene affetti da menomazioni) e "Blind" (persone affette da cecità assoluta o parziale).

Prima dell'imbarco, le sciovie e le seggiovie sono rese accessibili tramite un passaggio di larghezza adeguata per permettere il transito dei viaggiatori disabili con i loro ausili.

Sugli impianti dotati di tappeto di imbarco o di allineamento, il passaggio per le persone disabili deve essere sostanzialmente in asse con l'impianto, al fine di evitare ai viaggiatori di dover manovrare i loro ausili per l'imbarco, a meno che non avvenga ad impianto fermo.

Le stazioni degli impianti con veicoli chiusi devono essere realizzate in modo che le operazioni di accesso e uscita (fuori dalla stazione sino al veicolo) di persone con i loro ausili non richiedano l'assistenza di più di una persona.

Per consentire l'accesso a persone disabili su carrozzina, le vie di transito devono avere pendenza delle rampe non superiore all'8%, ingresso al veicolo pressoché in piano, pendenza della rampa successiva allo sbarco non superiore all'8%, superficie antiscivolo.

I soli veicoli appositamente adibiti al trasporto di persone disabili devono avere una larghezza minima di accesso di 80 cm.

I veicoli adibiti al trasporto di persone disabili, nel caso in cui sia possibile una decelerazione elevata (ad esempio nel caso di intervento del freno sulla fune portante) devono essere dotati almeno di un punto di attacco per la carrozzina con adeguata resistenza, a meno che gli ingombri interni siano tali da garantire comunque la stabilità della stessa.

Nel Regolamento di esercizio deve essere stabilito il numero massimo delle persone con disabilità ammesse contemporaneamente sui singoli impianti e su ogni veicolo, in funzione delle caratteristiche degli impianti stessi, del territorio e della natura della disabilità, al fine di garantire la sicurezza dei trasportati.

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

Inoltre la persona disabile deve comunicare al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per l'imbarco e lo sbarco (arresto, rallentamento). Se la persona disabile utilizza ausili specifici, può utilizzare gli impianti di risalita del comprensorio per i quali dimostra che essa è compatibile.

Quando si trasporta una persona disabile il personale operativo deve tener conto delle dimensioni degli ausili ed eventualmente limitare il numero di viaggiatori a bordo del veicolo ed in linea, se è necessario un accompagnatore trasportarlo sullo stesso veicolo, rallentare o arrestare l'impianto a seconda della richiesta della persona disabile, informare, a cura del personale all'imbarco, l'agente della stazione di sbarco del trasporto della persona disabile.

Riguardo le scivole, al fine di salvaguardare la sicurezza dei viaggiatori che seguono, in caso di caduta della persona disabile, deve essere previsto un tratto con traini non occupati tra la persona disabile e il suo eventuale accompagnatore e i viaggiatori successivi.

9.7 Trasporto di cose e animali

Il trasporto di cose può essere consentito, fatte salve le diverse disposizioni dell'Autorità di sorveglianza, 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 e della pericolosità. Il trasporto di cose e di animali è stabilito nel Regolamento di esercizio di ogni singolo impianto.

Di norma nel prezzo del biglietto è compreso il trasporto dell'attrezzatura personale e di un bagaglio non ingombrante di massa non superiore a 10 kg. Il personale di servizio ha comunque facoltà di vietare il trasporto di cose che a suo giudizio possono pregiudicare la sicurezza o la regolarità dell'esercizio.

Il trasporto di biciclette, fun-bob e altri mezzi simili può essere effettuato all'interno delle cabine di funivie dotate di veicoli chiusi e di funicolari terrestri. Il trasporto di biciclette, fun-bob e altre attrezzature appropriate sui veicoli aperti o esternamente a veicoli chiusi è ammesso solo in presenza di specifiche autorizzazioni delle Autorità di sorveglianza. Il Regolamento di esercizio deve contenere disposizioni che regolamentino le modalità di trasporto del mezzo (biciclette, fun-bob e altri mezzi simili). In particolare deve essere garantito il fissaggio stabile del mezzo al veicolo, la procedura di carico e scarico del mezzo è di norma effettuata dal personale dell'impianto e durante tale operazione deve comunque essere garantita la normale assistenza ai viaggiatori, gli agenti di valle e/o di monte devono precludere il trasporto del mezzo nel caso questo possa pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio per i trasportati.

9.8 Aspetti particolari di esercizio per scivole e seggiovie

Per le **scivole**, in particolare, deve provvedersi:

- alla buona conservazione della pista di risalita, sia in senso longitudinale che trasversale alla linea, in modo da garantire comunque il rispetto della sagoma libera prescritta;
- alla scelta della velocità, in base alle condizioni di buono stato della neve;
- alla battitura della pista di risalita;
- al mantenimento di un adeguato innevamento su eventuali ponti e delle protezioni in corrispondenza di spigoli o ostacoli laterali rispetto alla pista di risalita;
- alla rimozione di eventuali tratti ghiacciati e al riporto di neve fresca.

Qualora ciò fosse insufficiente a tutelare la sicurezza dei viaggiatori, il servizio dovrà essere sospeso.

Per le **seggiovie**, il personale deve curare che le piste di accesso e di deflusso e le relative banchine di imbarco/sbarco siano in ordine, senza ostacoli o discontinuità; 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.

L'altezza della neve nelle stazioni deve essere tale da consentire il passaggio di una seggiola con la barra di chiusura abbassata, a meno che ciò non sia controllato da opportune funzioni di sorveglianza (poggiapiedi abbassato).

Nelle seggiovie adibite 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, di norma, 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 utenti.

Nel caso delle seggiovie equipaggiate con pedana mobile atta ad agevolare l'imbarco degli sciatori e quando la pedana stessa è inattiva, l'impianto potrà essere comunque reso disponibile al servizio, previa sistemazione del piano di imbarco con idoneo strato di neve e, qualora prescritto dalla normativa, a seguito di congrua riduzione della velocità. L'accesso dei pedoni alla banchina di imbarco è ammesso soltanto a pedana ferma.

Nel caso di seggiole con cupola ed in condizioni di vento tali da non dover adottare le cautele di cui al punto 9.11, ma che lascino presagire la possibilità di raffiche improvvise, devono essere adottate disposizioni di esercizio affinché ogni seggiola sia occupata da almeno due passeggeri, si occupino preferibilmente i sedili centrali e sia indicato ai passeggeri di viaggiare con cupola chiusa.

9.9 Esercizio con parti non presidiate

Si può esercire un impianto con stazioni o vetture non presidiate se è possibile, con un sistema di telesorveglianza, sorvegliare tutte le parti dell'impianto che normalmente sono controllate dal personale addetto al presidio. Devono essere inoltre previsti, dal punto di sorveglianza, la segnalazione ed il ripristino delle funzioni rilevanti ai fini della sicurezza dell'esercizio intervenute nel luogo telesorvegliato. Le parti di impianto telesorvegliate dovranno essere rapidamente raggiungibili dal personale e deve essere possibile, nei luoghi accessibili ai viaggiatori, la comunicazione audio bidirezionale con il personale.

Per poter telesorvegliare una parte di impianto l'esercente deve fare domanda alla SIF. Non tutte le parti di impianto normalmente presidiate possono essere telesorvegliate: ove la collaborazione attiva dell'agente risulta indispensabile (ad esempio all'imbarco di una seggiovia fissa) non è possibile farlo.

9.10 Servizio in condizioni eccezionali

Per il tempo strettamente necessario a risolvere situazioni di emergenza, ad esempio per necessità di svuotamento dei comprensori, trasporto intervallivo, incendio nei pressi della linea, ecc... quando non siano soddisfatti i requisiti per il servizio pubblico in condizioni normali, la prosecuzione del servizio è consentita soltanto nel caso in cui sia garantita l'incolumità dei passeggeri, il personale e i terzi o per l'impianto.

A tal fine il Capo servizio, in accordo con il Direttore dell'esercizio, individua le misure di compensazione ritenute opportune. In caso contrario, il servizio pubblico deve essere sospeso, dopo aver eventualmente provveduto al recupero dei veicoli o all'evacuazione dei passeggeri.

9.11 Sospensione del servizio

Ai periodi di esercizio sono alternati periodi di manutenzione, ed in particolare nel caso di esercizio continuativo (esercizio annuale), i lavori di manutenzione, da effettuarsi secondo le indicazioni specifiche contenute nel manuale di uso e manutenzione (M.U.M.), devono essere pianificati, eventualmente prevedendo dei periodi di sospensione dell'esercizio.

Il Capo servizio dispone inoltre la sospensione del servizio ogni qualvolta le condizioni atmosferiche siano tali da pregiudicare la sicurezza dei viaggiatori o dell'impianto. In caso di vento che possa provocare pericolose oscillazioni dei veicoli e/o delle funi, il servizio deve essere sospeso dopo aver portato in stazione tutti i viaggiatori che si trovano in linea, con velocità opportunamente ridotta e adottando tutte le precauzioni del caso.

La soglia di velocità massima del vento, oltre la quale il servizio deve essere comunque sospeso, è indicata in progetto e riportata nel Regolamento di esercizio dell'impianto. A tale valore di velocità del vento, l'impianto deve essere in ogni caso opportunamente rallentato in modo automatico e conseguentemente la linea deve essere scaricata. In caso di diminuzione dell'intensità del vento, al di sotto della soglia, il Capo servizio può decidere di riprendere il normale servizio, riportando l'impianto alla velocità nominale.

Se invece l'azione del vento fosse tale da rendere pericolosa anche l'ultimazione della corsa a velocità ridotta, l'impianto deve essere arrestato, avvisando, circa le ragioni dell'arresto, i viaggiatori con i mezzi a disposizione, tranquillizzandoli ed eventualmente provvedendo all'evacuazione degli stessi, se si riterrà improbabile la diminuzione dell'intensità del vento.

9.12 Termine giornaliero del servizio

Durante l'esercizio, quando l'impianto è chiuso al pubblico, l'accessibilità alle stazioni, tramite gli accessi e le uscite normalmente utilizzati da parte del pubblico stesso dovrà essere impedita. Dovranno essere apposti, in punti ben visibili, cartelli segnaletici unificati.

9.13 Segnaletica sugli impianti

I segnali da apporre sulle diverse tipologie di impianti devono rispettare la UNI 8132 "Segnaletica per impianti a fune ed aree destinate allo sci e sport alpini", e sono distinti in "segnali di informazione UNI 8133", "segnali di obbligo UNI 8134", "segnali di divieto UNI 8135" e "segnali di pericolo UNI 8136".

Le norme UNI vengono aggiornate ed adeguate periodicamente, pertanto la segnaletica dovrà essere adeguata di volta in volta all'ultima edizione aggiornata delle suddette norme UNI.

Di seguito si richiamano i cartelli principali che dovranno essere installati nelle stazioni e lungo la linea degli impianti di cui al capitolo 13 del decreto direttoriale del 16 novembre 2012 n. 337 (Decreto infrastruttura).

Sollevare il dispositivo di chiusura	Abbassare il dispositivo di chiusura
 <p data-bbox="151 1899 782 2020"><u>Impiego:</u> all'inizio della stazione di arrivo (seggiovie ad agganciamento automatico) o non prima dell'inizio della rete di raccolta o della zona con franco ridotto (seggiovie fisse).</p>	 <p data-bbox="805 1899 1436 1960"><u>Impiego:</u> subito dopo la zona di partenza delle seggiovie.</p>

Alzare le punte degli sci



Impiego: prima dello sbarco dalle seggiole con trasporto sciatori.

Alzarsi dalla seggiola ed allontanarsi per sciatori



Impiego: all'inizio della area di sbarco delle seggiovie con trasporto sciatori.

Occupare i posti centrali



Impiego: sulle seggiovie a tre o più posti.

Bambini di altezza inferiore a 1,25 m solo se accompagnati



Impiego: nella zona di accesso alla partenza delle seggiovie.

Portare lo zaino davanti



Impiego: nella zona di accesso alla partenza delle seggiovie.

Vietato dondolare



Impiego: nelle stazioni e lungo la linea delle seggiovie.

Vietato uscire dalla pista di risalita



Impiego: lungo la pista di risalita delle sciovie.

Forte pendenza



Impiego: nella zona di accesso a scivie con tratti di pista con pendenza maggiore del 60%. La pendenza massima della pista può essere segnalata su un segnale ausiliario applicato inferiormente o sul supporto del cartello.

Inoltre, i sostegni devono essere numerati progressivamente, a partire dalla stazione a valle, con caratteri chiaramente visibili ed inoltre dotati di cartelli monitori riportanti il divieto di accesso agli estranei.

L'affissione di pubblicità nelle stazioni, sui sostegni e sui veicoli degli impianti a fune è vietata se può influire sulla partecipazione attiva del viaggiatore alle operazioni di imbarco, sbarco e viaggio, o se può distogliere l'attenzione del viaggiatore dalle disposizioni relative al comportamento da mantenere ai fini della sicurezza.

9.14 Sicurezza sul luogo di lavoro

Il datore di lavoro, così come definito nelle vigenti norme di settore (d. lgs. 81/2008), è tenuto ad ottemperare alle vigenti leggi in materia di tutela della salute e di sicurezza dei lavoratori, ad adottare i provvedimenti di competenza e a predisporre i mezzi per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Pertanto il datore di lavoro, coadiuvato dal responsabile del servizio di protezione e prevenzione (RSPP), è tenuto a far rispettare le misure di sicurezza previste dalla norma, a mettere a disposizione del personale i mezzi antinfortunistici necessari (casco, imbraghi, guanti ecc...) e ad istruire il personale sul loro corretto utilizzo.

La SIF ed il Direttore dell'esercizio (a meno di incarichi aggiuntivi specifici) non sono soggetti competenti in materia, benché siano tenuti a segnalare eventuali difformità.

9.15 Rapporti con utenti e incaricati di pubblico servizio

Tutto il personale presente sugli impianti vigila sul comportamento tenuto dai viaggiatori, i quali devono rispettare le disposizioni affisse alla partenza degli impianti.

In generale, come già dettagliatamente indicato nel Capitolo 8, tutto il personale è tenuto:

- ad avere un comportamento cordiale e disponibile verso il pubblico;
- ad assecondare le esigenze degli utenti in difficoltà al momento dell'imbarco o dello sbarco dall'impianto (rallentamento o arresto dell'impianto, agevolazione), con particolare attenzione ai bambini;
- a far rispettare le disposizioni per i viaggiatori;
- ad impedire l'accesso all'impianto a quegli utenti che manifestino evidenti alterazioni dello stato psicofisico e possano quindi arrecare danno a se stessi o agli altri utenti, nonché a quelli trasportanti oggetti che impediscono una agevole salita sui veicoli, o quelli che, per il loro stato o il loro comportamento, possono pregiudicare la sicurezza propria e degli altri viaggiatori, disturbare gli altri viaggiatori o turbare l'ordine pubblico.

L'accertamento delle infrazioni spetta ai dipendenti della società concessionaria ai quali è stata attribuita singolarmente, con decreto del Presidente della Regione, la qualifica di **incaricato di pubblico servizio**, oltre che al personale della SIF ed alle forze dell'ordine.

Questa qualifica conferisce la facoltà di accertare delle infrazioni di tipo amministrativo, ad esempio comportamenti contrari alle disposizioni per i viaggiatori o l'utilizzo improprio dei biglietti.

L'incaricato di pubblico servizio è tenuto alla constatazione dei fatti ed alla relativa verbalizzazione delle infrazioni degli utenti, salvo poi deferirli all'autorità amministrativa competente (Presidenza della Regione - Direzione sanzioni amministrative).

Infatti l'incaricato di pubblico servizio, pur non essendo propriamente un pubblico ufficiale con le funzioni proprie di tale status (certificative, autorizzative, deliberative), svolge comunque un servizio di pubblica utilità presso organismi pubblici, nel caso specifico presso il concessionario di un servizio di pubblico trasporto.