

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO

della seggiovia con veicoli a collegamento temporaneo

Impianto funiviario:
(n° e denominazione)

Esercente:

Tecnico responsabile:

I sottoscritti:

legale rappresentante e tecnico responsabile dell'impianto in oggetto propongono
all'Ufficio Funivie per l'**approvazione** il seguente regolamento di esercizio con i
seguenti allegati:

- A) Prescrizioni particolari di esercizio
- B) Piano di evacuazione

L'ESERCENTE

IL TECNICO RESPONSABILE

(sottoscritto con firma digitale)

(sottoscritto con firma digitale)

VERIFICATO:

APPROVATO:

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO FUNIVIE

(sottoscritto con firma digitale)

INDICE

REGOLAMENTO DI ESERCIZIO DELLA SEGGIOVIA CON VEICOLI A COLLEGAMENTO TEMPORANEO

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE.....	2
PARTE I - PERSONALE.....	3
ART. 1: COSTITUZIONE DEL PERSONALE DELL'IMPIANTO.....	3
ART. 2: OBBLIGHI DELL'ESERCENTE.....	4
ART. 3: COMPITI DEL TECNICO RESPONSABILE.....	5
ART. 4: COMPITI DEL CAPO SERVIZIO.....	7
ART. 5: COMPITI DEL MACCHINISTA.....	9
ART. 6: COMPITI DEGLI AGENTI ADDETTI ALLE STAZIONI.....	10
ART. 7: COMPORTAMENTO DEL PERSONALE IN SERVIZIO VERSO I VIAGGIATORI.....	12
PARTE II -TRASPORTO.....	13
ART. 8: DISPOSIZIONI E MODALITÀ DI ESERCIZIO.....	13
ART. 9: DISPOSIZIONI PER CIRCOSTANZE ECCEZIONALI.....	17
ART. 10: ISTRUZIONI PER LE OPERAZIONI DI EVACUAZIONE DEI PASSEGGERI.....	21
ART. 11: PRESCRIZIONI PARTICOLARI DI ESERCIZIO.....	22
PARTE III - MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO: VERIFICHE E PROVE PERIODICHE. .	23
ART. 12: GENERALITÀ.....	23
ART. 13: VERIFICHE E PROVE GIORNALIERE.....	23
ART. 14: VERIFICHE E PROVE MENSILI.....	26
ART. 15: VERIFICHE E PROVE ANNUALI OVVERO STAGIONALI.....	28
ART. 16: VERIFICHE E PROVE STRAORDINARIE.....	31
ART. 17: MANUTENZIONE.....	31
ART. 18: DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO.....	31
PARTE IV – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI.....	33
ART. 19: DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI.....	33
PARTE V - FUNI.....	37
ART. 20: CONTROLLO DELLE FUNI.....	37

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

I termini utilizzati nel presente regolamento non sono indicativi di genere ed indicano pertanto indistintamente il genere maschile e quello femminile.

Ai fini delle disposizioni del presente regolamento, per “esercizio” si intende il periodo nel quale l'impianto è disponibile per effettuare il pubblico esercizio; quest'ultimo si svolge nel periodo di esercizio secondo orari prestabiliti dall'esercente che sono da esporre al pubblico. I periodi di esercizio sono comunicati dall'esercente all'Ufficio Funivie della Provincia Autonoma di Bolzano.

L'esercizio dell'impianto deve svolgersi in osservanza delle vigenti leggi e regolamenti, delle prescrizioni tecniche speciali, delle prescrizioni indicate nel presente regolamento, fermo restando il rispetto delle limitazioni ed indicazioni imposte dai costruttori nel rispettivo manuale d'uso e manutenzione, nonché delle prescrizioni impartite dall'Ufficio Funivie della Provincia Autonoma di Bolzano. Qualora una o più disposizioni di cui alle suddette leggi o regolamenti, ivi compreso il presente regolamento d'esercizio, siano differenti rispetto a quelle previste nel rispettivo manuale d'uso e manutenzione, si applicano le più restrittive.

Il regolamento di esercizio deve essere portato a conoscenza del personale addetto all'impianto a cura dell'esercente.

Le attività lavorative conseguenti ai contenuti del presente documento e dei suoi allegati sono regolate dalle norme in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro.

La sorveglianza sul pubblico esercizio dell'impianto compete all'Ufficio Funivie.

I funzionari dell'Ufficio Funivie ed i componenti della Commissione Funicolari Aeree e Terrestri presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di Roma hanno diritto alla libera circolazione sugli impianti dietro presentazione delle relative tessere di riconoscimento.

PARTE I - PERSONALE

ART. 1: COSTITUZIONE DEL PERSONALE DELL'IMPIANTO

All'esercizio dell'impianto deve essere preposto un tecnico responsabile e deve essere addetto il personale necessario.

Il personale addetto all'esercizio dell'impianto è costituito da:

- il capo servizio (può anche essere responsabile per più impianti)
- il macchinista
- l'agente addetto alla stazione di rinvio

La consistenza minima ed i casi particolari (ad esempio: controllo da remoto, telesorveglianza, ulteriore personale in determinati periodi di esercizio ecc.) sono regolati nell'Allegato "A".

Quando non sia garantita la consistenza numerica minima del personale, il pubblico esercizio deve essere sospeso. L'elenco nominativo del personale dovrà comprendere i sostituti in numero sufficiente ad assicurare il pubblico esercizio, tenuto conto delle possibili assenze per riposi periodici, congedi e malattie. Lo stesso sarà compilato in ordine gerarchico con le rispettive mansioni, firmato dall'esercente e controfirmato dal tecnico responsabile e dal capo servizio, i quali devono anche provvedere a che sia sempre completo ed aggiornato di ogni eventuale modifica che riguardi sia i nominativi che le mansioni.

Copia completa dell'elenco deve essere trasmessa dall'esercente all'Ufficio Funivie prima dell'inizio dei periodi di esercizio; dovranno essere pure comunicate le successive variazioni.

Tutto il personale addetto direttamente all'esercizio dell'impianto deve essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dall'Ufficio Funivie o del riconoscimento di idoneità rilasciato dal tecnico responsabile e dal capo servizio dell'impianto.

Il personale addetto all'esercizio dell'impianto ed a contatto con il pubblico deve essere facilmente riconoscibile (per es. con abiti di servizio).

ART. 2: OBBLIGHI DELL'ESERCENTE

L'esercente è tenuto a:

- provvedere alla nomina del tecnico responsabile;
- provvedere, di comune accordo con il tecnico responsabile, alla dotazione del personale previsto nel regolamento d'esercizio;
- comunicare all'Ufficio Funivie l'elenco nominativo del personale così come ogni variazione di personale intervenuta nel periodo di esercizio entro il termine di 5 giorni;
- dare seguito alle disposizioni contenute in norme di legge e nel regolamento di esercizio, nonché a quelle impartite dall'Ufficio Funivie o dal tecnico responsabile;
- provvedere alla disponibilità dei materiali soggetti ad usura, di ricambio e di scorta, su indicazione del capo servizio o del tecnico responsabile, assicurando, se prescritto dalle norme tecniche di sicurezza per la costruzione e l'esercizio di impianti a fune, la disponibilità di idonei locali, sia per la conservazione dei materiali e delle attrezzature, sia per l'esecuzione delle operazioni di manutenzione ordinaria;
- disporre l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di ammodernamento richiesti dall'Ufficio Funivie o dal tecnico responsabile per garantire la sicurezza e regolarità del pubblico esercizio;
- stipulare apposite convenzioni con enti od organismi locali, con le quali si obbligano a fornire all'occorrenza mezzi e personale idoneo in numero sufficiente per una eventuale evacuazione dei passeggeri e per l'effettuazione delle esercitazioni periodiche di evacuazione;
- comunicare all'Ufficio Funivie, entro i 5 giorni successivi, le date di inizio e di presumibile fine dell'esercizio stagionale e le date di interruzione dell'esercizio continuativo (per motivi di manutenzione od altro);
- sospendere il pubblico esercizio, qualora all'impianto non dovesse essere più preposto alcun tecnico responsabile, dandone immediata comunicazione all'Ufficio Funivie;
- fornire al personale in contatto con il pubblico gli abiti di servizio o quanto necessario per rendersi facilmente distinguibile durante il pubblico esercizio, in alternativa al contrassegno distintivo di riconoscimento;
- conservare per un periodo di almeno 5 anni i libri giornale.

ART. 3: COMPITI DEL TECNICO RESPONSABILE

Il tecnico responsabile:

- per i nuovi impianti provvede a redigere, sulla base dello schema tipo predisposto dall'Ufficio Funivie, il regolamento di esercizio, adattandolo alle particolari esigenze dell'impianto, sentiti l'esercente e la ditta costruttrice, il progettista e tenendo conto delle eventuali prescrizioni particolari e modalità di esercizio prescritte dalla commissione di collaudo;
- per gli impianti esistenti, presenta all'Ufficio Funivie eventuali proposte di modifica al regolamento di esercizio per adeguarlo a mutate esigenze tecniche o di esercizio;
- constata la compatibilità con l'impianto dell'attrezzatura utilizzata dalle squadre di evacuazione;
- determina il numero degli agenti necessari nei vari periodi di esercizio, attenendosi a quanto stabilito nel regolamento di esercizio;
- dà l'assenso all'impiego di personale non abilitato che svolga il tirocinio sull'impianto, subordinandolo alla continua sorveglianza da parte di personale abilitato;
- autorizza l'impiego del personale abilitato proposto dall'esercente, previo accertamento del possesso dei requisiti richiesti per lo svolgimento delle relative mansioni;
- riconosce, unitamente al capo servizio, l'idoneità degli aspiranti alla qualifica di agente previo accertamento dei requisiti psicofisici;
- trasmette all'esercente ed al capo servizio le eventuali osservazioni sul personale in servizio;
- esonera dal servizio, mediante ordine di servizio scritto trasmesso all'esercente, il personale che giudica non idoneo allo svolgimento delle mansioni ad esso affidate;
- assiste il capo servizio nell'addestramento del personale;
- qualora necessario integra, eventualmente sentite le ditte costruttrici, le istruzioni per le operazioni di manovra dell'impianto ovvero le verifiche e le prove previste nel Regolamento d'esercizio e completa di conseguenza il modello del libro giornale;
- predispone il Registro di controllo e manutenzione, programmando e predisponendo quindi, d'intesa con l'esercente, sulla base delle norme in vigore e delle istruzioni fornite dal costruttore, tutti i controlli e gli interventi periodici di manutenzione necessari per accertare e mantenere lo stato

dell'impianto e la sicurezza dell'esercizio, e sovrintende a tali controlli ed interventi;

- effettua le prescritte verifiche e prove annuali, le verifiche e prove di riapertura stagionale e quelle straordinarie per accertare lo stato di conservazione, di funzionamento e di sicurezza di tutte le parti dell'impianto;
- ispeziona, a propria discrezione o su richiesta dell'esercente o del capo servizio, l'impianto nel periodo di pubblico esercizio, al fine di accertarne la sicurezza e la regolarità di funzionamento; dette ispezioni devono avvenire periodicamente, almeno con frequenza mensile, e prevedere anche il controllo della regolare compilazione del libro giornale;
- deposita entro la data di apertura all'esercizio presso l'impianto ed invia entro 20 giorni dalla stessa all'Ufficio Funivie copia del verbale delle prove e verifiche annuali, di riapertura stagionale o straordinarie, contenente in particolare le eventuali prescrizioni impartite all'esercente ed al capo servizio relative ai lavori da effettuare e le disposizioni di esercizio da seguire, al fine di garantire la sicurezza e la regolarità del pubblico esercizio;
- verifica ed attesta l'ottemperanza di tutte le prescrizioni impartite;
- trasmette all'Ufficio Funivie, entro la data di apertura dell'impianto, una dichiarazione dalla quale risulta l'esito positivo delle suddette verifiche e prove, che tutti i lavori di controllo e manutenzione prescritti sono stati eseguiti, che le funi, sulla base dei controlli eseguiti, possono rimanere in opera e che, quindi, è ammissibile la riapertura ovvero la prosecuzione dell'esercizio;
- tiene i rapporti con l'Ufficio Funivie, dandone comunicazione all'esercente, per le questioni tecniche riguardanti la sicurezza e la regolarità del pubblico esercizio;
- conserva a disposizione dell'Ufficio Funivie copia di tutte le disposizioni, segnalazioni e prescrizioni di esercizio;
- comunica la data delle visite straordinarie con congruo anticipo all'Ufficio Funivie per consentirne un'eventuale partecipazione;
- accerta la regolare esecuzione dell'impalmatura delle funi e, per funi non certificate secondo il Regolamento (UE) 2016/424, controfirma il relativo verbale;
- valuta i controlli e le prove non distruttive effettuate sulle funi nonché sugli elementi e sulle strutture dell'impianto, e adempie alle incombenze previste dalla normativa vigente traendone le necessarie conclusioni circa la possibilità di mantenere in servizio detti elementi;
- comunica tempestivamente all'Ufficio Funivie qualsiasi incidente o fatto che

abbia turbato o turbi la regolarità e la sicurezza del pubblico esercizio dell'impianto e trasmette, entro il termine di 5 giorni, la relativa relazione su modello dell'Ufficio Funivie;

- fissa le esercitazioni di evacuazione sull'impianto o su un impianto simile.

Il tecnico responsabile dirige personalmente le seguenti attività:

- verifiche e prove annuali per gli impianti con pubblico esercizio continuo;
- verifiche e prove per la riapertura stagionale;
- verifiche e prove straordinarie;
- verifica dei collegamenti d'estremità delle funi e dei punti delle stesse che, su indicazione del capo servizio o in base agli esami magneto-induttivi, diano luogo a dubbi circa la loro efficienza;
- verifica di tutti quei componenti che, su indicazione del capo servizio, diano luogo a dubbi circa la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
- esercitazioni di evacuazione.

In casi eccezionali e temporanei, il tecnico responsabile rende note le proprie disposizioni mediante ordini di servizio datati e numerati progressivamente.

ART. 4: COMPITI DEL CAPO SERVIZIO

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

Egli interviene di propria iniziativa in caso di situazioni particolari, integrando le disposizioni ricevute con provvedimenti propri atti a garantire o a ripristinare la sicurezza e la regolarità del pubblico esercizio.

Il capo servizio:

- durante il pubblico esercizio si trova sempre in prossimità dello o degli impianti per i quali è responsabile ed è reperibile in ogni momento anche a mezzo telefono o radiotelefono;
- esercita il controllo sull'impianto e sul regolare traffico dei viaggiatori;
- esercita la vigilanza sull'attività e sul corretto comportamento del personale nei confronti dei viaggiatori, relazionando al tecnico responsabile eventuali inadempienze;
- verifica lo stato delle funi secondo i seguenti Art. 14 e Art. 20;
- provvede alla manutenzione degli impianti, compresi i mezzi di evacuazione di sua competenza, secondo il programma e le istruzioni delle ditte

costruttrici e del tecnico responsabile, curando la compilazione e controfirmando il registro di controllo e manutenzione;

- conserva il registro di controllo e manutenzione;
- provvede all'effettuazione delle verifiche e prove di sua competenza, compilando i relativi verbali;
- verifica l'effettuazione dei controlli periodici di competenza del macchinista e degli agenti e controlla la regolare tenuta del libro giornale;
- provvede affinché venga assicurata la pronta disponibilità del personale e dei mezzi necessari per le operazioni di evacuazione, per quanto di competenza dell'esercente, ed effettua periodicamente esercitazioni di evacuazione con le squadre a tale scopo previste;
- presta l'aiuto necessario o coordina l'evacuazione secondo quanto previsto nel relativo piano (Allegato "B");
- dà immediata comunicazione all'esercente ed al tecnico responsabile nel caso in cui si verificano incidenti od eventi che possono dar luogo a pericolo durante l'esercizio;
- segnala tempestivamente al tecnico responsabile ed all'esercente eventuali guasti, difetti o anomalie, allo scopo di ricevere le relative istruzioni;
- provvede affinché venga osservato l'orario di pubblico esercizio;
- risponde della buona conservazione dei materiali soggetti ad usura, di scorta e di ricambio;
- comunica al tecnico responsabile ed all'esercente l'elenco dei materiali soggetti ad usura e dei materiali di ricambio necessari per l'esercizio e la manutenzione;
- intraprende tutte le iniziative atte a garantire la sicurezza del pubblico esercizio in caso di condizioni atmosferiche avverse o eventi particolari;
- nel caso di eventi e condizioni atmosferiche tali da pregiudicare la sicurezza o di anomalie tecniche che compromettano la sicurezza del trasporto, sospende il pubblico esercizio, dandone immediata notizia all'esercente e al tecnico responsabile ed annotando sul libro giornale l'evento o l'anomalia e, se possibile, la causa accertata;
- stabilisce le mansioni del personale, nei limiti della relativa abilitazione, controllandone l'efficienza, i turni e la presenza sul lavoro, anche in relazione all'entità del traffico;
- riconosce, unitamente al tecnico responsabile, l'idoneità degli aspiranti alla qualifica di agente previo accertamento dei requisiti psicofisici;
- cura la disponibilità del personale nel numero necessario in conformità al regolamento di esercizio ed alle disposizioni del tecnico responsabile;

- cura che venga esposto nella cabina di comando della stazione di rinvio ed eventuale intermedia un elenco con i compiti dell'agente addetto a tale stazione;
- vieta il trasporto di persone o di cose se, a suo giudizio, possono pregiudicare la sicurezza o la regolarità del pubblico esercizio;
- provvede affinché i locali di servizio, i fabbricati, le adiacenze delle stazioni, ecc. siano sempre puliti, in ordine, sgombrati dal superfluo;
- cura che il sentiero per l'evacuazione dei viaggiatori sia tenuto sgombro da ostacoli e reso percorribile agevolmente anche durante la stagione invernale;
- cura la manutenzione e la dislocazione della segnaletica e delle recinzioni nelle stazioni ed in linea, dell'attrezzatura antincendio e di pronto soccorso;
- mantiene sotto la propria custodia i dispositivi di esclusione (per es. chiavi, commutatori ecc.); a lui è demandata in caso di comprovata necessità la responsabilità di utilizzare detti dispositivi o la possibilità di autorizzare il macchinista a detto utilizzo;
- registra nel libro giornale tutte le parzializzazioni ed esclusioni operate ovvero si accerta che vengano registrate quelle da lui espressamente autorizzate;
- svolge gli eventuali ulteriori compiti previsti nelle prescrizioni particolari di esercizio (Allegato "A").

ART. 5: COMPITI DEL MACCHINISTA

Il macchinista:

- provvede alla manovra e alla sorveglianza dell'impianto occupandosi, eventualmente coadiuvato dagli agenti, anche del regolare stato di efficienza dell'intero macchinario, delle apparecchiature di sicurezza e di tutte le altre parti dell'impianto;
- in caso di arresto dell'impianto da parte di un dispositivo di sicurezza, accerta la causa dell'arresto;
- resta nei pressi del posto di manovra, pronto ad intervenire e sorvegliare il corretto funzionamento dell'intero impianto;
- esegue, con l'aiuto degli agenti, le prescritte prove e verifiche giornaliere e cura la regolare compilazione del libro giornale per le parti di sua competenza;
- arresta l'impianto e dà immediatamente notizia al capo servizio in caso di guasti o anomalie rilevati durante il pubblico esercizio, attendendo le relative

istruzioni; in caso di urgenza provvede direttamente annotando in seguito sul libro giornale quanto accaduto ed i provvedimenti adottati;

- collabora con il capo servizio in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da questo impartiti, compresa l'evacuazione dei passeggeri;
- accerta che nessun passeggero si trovi sui veicoli al termine del pubblico esercizio ed ogniqualvolta venga sospeso il funzionamento dell'impianto;
- sorveglia il tratto di linea visibile e presta la massima attenzione alle segnalazioni degli agenti, accertandosi, in particolare ogniqualvolta debba mettere in moto l'impianto, che detta manovra possa essere eseguita senza alcun danno alle persone e a cose, attendendo il consenso delle altre stazioni;
- impedisce, eventualmente coadiuvato dagli agenti, agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal transito dei viaggiatori o dai veicoli in moto ed interviene in caso di comportamento irregolare dei passeggeri;
- verifica il buono stato delle recinzioni e dei dispositivi di chiusura della stazione a lui assegnata;
- al termine del pubblico esercizio impedisce l'accesso alla stazione a lui assegnata chiudendo gli ingressi ed apponendo gli appositi cartelli monitori;
- annota preventivamente nel libro giornale l'utilizzo necessario ed autorizzato dei dispositivi di esclusione e la motivazione;
- svolge gli eventuali ulteriori compiti previsti nelle prescrizioni particolari di esercizio (Allegato "A").

Il macchinista, inoltre, può svolgere anche i compiti dell'agente sotto descritti, a condizione che egli sia in grado di rivolgere l'attenzione e l'aiuto necessario ai viaggiatori e di svolgere i propri compiti.

ART. 6: COMPITI DEGLI AGENTI ADDETTI ALLE STAZIONI

L'agente:

- rimane sul posto di lavoro assegnatogli dal capo servizio durante l'esercizio, svolgendo i compiti previsti dal regolamento di esercizio;
- collabora con il capo servizio e con il macchinista in tutte le operazioni di carattere tecnico, secondo gli ordini da essi impartiti, compresa l'evacuazione dei viaggiatori;
- effettua i controlli periodici di sua competenza;

- sorveglia le aree di imbarco e sbarco;
- cura la manutenzione e la regolarità delle aree di imbarco e sbarco così come degli accessi e delle uscite;
- sorveglia il buon funzionamento della stazione a lui assegnata e il tratto di linea a lui visibile dal proprio posto di servizio;
- provvede affinché i viaggiatori si tengano pronti sul posto indicato e che l'accesso degli stessi al punto di partenza avvenga lungo l'itinerario stabilito, in modo tale da susseguirsi al punto di partenza nel numero corrispondente alla capacità di ciascun veicolo;
- agevola a sua discrezione, e in ogni caso su richiesta del viaggiatore (in particolare in caso di bambini, viaggiatori con mobilità ridotta o con bagagli), l'operazione di salita e di discesa dal veicolo;
- in caso di trasporto di bambini di altezza inferiore a 1,25 m e che non possano dimostrare di aver compiuto gli 8 anni di età, osserva le disposizioni di cui al successivo Articolo 8 "*Trasporto di bambini sulle seggiovie*";
- diminuisce la velocità dell'impianto oppure ferma il medesimo quando si presentino viaggiatori per i quali egli giudichi difficoltoso salire o scendere o che ne facciano richiesta;
- inibisce la salita a persone in evidente stato di alterazione delle condizioni psicofisiche o non sufficientemente protette in relazione alle condizioni climatiche ambientali, nonché a persone che manifestino chiaramente di non sapersi servire con sicurezza dell'impianto e vieta il trasporto di cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza e la regolarità del pubblico esercizio;
- interviene nel caso in cui si avveda di un irregolare comportamento dei viaggiatori ed impedisce agli estranei l'accesso alla zona dei macchinari e alle zone interessate dal transito dei viaggiatori o dal movimento dei veicoli;
- provvede direttamente, in caso di guasti e di anomalie di funzionamento dell'impianto o per qualsiasi altra necessità, ad arrestare, a mezzo dell'apposito pulsante, il funzionamento dell'impianto e dà immediata comunicazione al macchinista dei rilievi fatti e dei motivi della fermata;
- verifica il buono stato delle recinzioni e dei dispositivi di chiusura della stazione a lui assegnata;
- al termine del pubblico esercizio impedisce l'accesso alla stazione a lui assegnata chiudendo gli ingressi ed apponendo gli appositi cartelli monitori;
- svolge gli eventuali ulteriori compiti previsti nelle prescrizioni particolari di esercizio (Allegato "A").

ART. 7: COMPORTAMENTO DEL PERSONALE IN SERVIZIO VERSO I VIAGGIATORI

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

Deve richiamare l'attenzione dei viaggiatori inosservanti sul rispetto delle disposizioni per i viaggiatori previste nel presente regolamento ed in particolare delle istruzioni riportate nei cartelli monitori apposti nelle stazioni ed in linea, nonché di ogni altra indicazione eventualmente loro impartita verbalmente.

In caso di trasgressione a dette istruzioni da parte dei viaggiatori, e soprattutto qualora la trasgressione costituisca pericolo per il pubblico esercizio, il personale deve avvertire subito il capo servizio e, in questo secondo caso, provvedere a fermare l'impianto procedendo, se del caso e preferibilmente per il tramite del capo servizio o dell'esercente, ad allertare le forze dell'ordine.

Qualsiasi oggetto rinvenuto nelle stazioni, sui veicoli e lungo la linea viene consegnato al capo servizio, che provvederà di conseguenza.

PARTE II -TRASPORTO

ART. 8: DISPOSIZIONI E MODALITÀ DI ESERCIZIO

Disposizioni generali

Il pubblico esercizio deve svolgersi con le modalità disposte dal presente Regolamento ed in conformità al prestabilito orario. Gli orari e le disposizioni per i viaggiatori di cui alla Parte IV devono essere esposti al pubblico, in formato tabellare, in posizione ben visibile nelle stazioni di partenza.

Le disposizioni per i viaggiatori possono essere esposte in forma sintetica. Le disposizioni complete sono da rendere disponibili in formato cartaceo presso la stazione di partenza o presso luoghi facilmente raggiungibili (per es. casse o sportello informativo) ed in formato elettronico (per esempio tramite codice QR). L'orario di pubblico esercizio potrà essere prolungato su decisione del capo servizio a seguito di particolari esigenze di trasporto.

Il trasporto di passeggeri è ammesso solo quando le prove di cui alla successiva Parte III sono state eseguite con esito positivo e quando ciascuna stazione è presidiata dal personale alla stessa preposto.

Durante il pubblico esercizio il funzionamento dell'impianto deve essere seguito dal personale addetto, al fine di garantire in ogni momento il sicuro funzionamento dell'impianto stesso; devono essere altresì adottati i provvedimenti necessari per eliminare gli eventuali difetti rilevati.

Devono essere rispettati i franchi regolamentari sia nelle stazioni che in linea, in particolare le aree di imbarco e sbarco dei passeggeri devono essere mantenute in condizioni tali da facilitare le operazioni di imbarco e sbarco ed i punti di partenza ed arrivo, sia per gli sciatori che per i pedoni, devono essere segnalati. Deve essere segnalato, inoltre, a terra l'ingombro dei veicoli in entrata ed in uscita nelle stazioni.

Nelle giornate e nelle ore di vento per il quale sia ancora consentito il pubblico esercizio, ma che possa far temere un aumento rapido di intensità o la formazione di raffiche pericolose, gli addetti alle stazioni devono osservare frequentemente la linea, anche con il binocolo o con altri dispositivi e mezzi aggiuntivi (per es. sorveglianza video), per le segnalazioni del caso da comunicare al macchinista oppure al capo servizio.

Il capo servizio, previa autorizzazione del tecnico responsabile, può mettere in atto delle regolazioni e dei piccoli interventi modificativi al fine di migliorare la regolarità del pubblico esercizio. Il tecnico responsabile deve verificare

l'idoneità della modifica effettuata, sentita eventualmente la ditta costruttrice, e notificare l'intervento all'Ufficio Funivie qualora questo riguardi organi o elementi interessanti la sicurezza. Le modifiche e gli interventi non possono in alcun caso avere rilievo sulle prestazioni dell'impianto.

Se l'impianto è stato arrestato da un dispositivo di sicurezza, l'impianto potrà essere rimesso in esercizio solo dopo che ne sia stata chiarita ed eliminata la causa.

Se non espressamente autorizzato non è ammesso il pubblico esercizio nelle ore notturne, intendendosi per pubblico esercizio notturno quello che si protrae oltre 30 minuti dal tramonto del sole e che richieda apposita illuminazione.

Qualora l'Ufficio Funivie accerti durante il pubblico esercizio fatti che riducono le condizioni di sicurezza, l'esercente è tenuto a ripristinare al più presto possibile le suddette condizioni, indipendentemente dalle sanzioni previste dalle leggi vigenti.

Qualora i fatti siano tali da mettere in dubbio la sicurezza delle persone o dell'impianto, l'esercizio dello stesso viene sospeso da parte dell'Ufficio, ferme restando le sanzioni previste laddove il fatto costituisca una violazione delle leggi vigenti.

Al termine del pubblico esercizio l'accesso alle stazioni da parte del pubblico dovrà essere impedito chiudendo gli ingressi. Inoltre, dovranno essere apposti in punti ben visibili cartelli con la scritta "impianto fuori esercizio" e cartelli segnaletici unificati indicanti il divieto di accesso.

Il passaggio delle consegne fra il capo servizio ed il suo sostituto durante il pubblico esercizio deve risultare da una registrazione controfirmata dalle due persone sul libro giornale o su un apposito registro e deve essere comunicato al personale.

Per il registratore di eventi si applicano le seguenti disposizioni:

- di norma il pubblico esercizio deve svolgersi con il registratore inserito;
- se il registratore è guasto, può essere escluso sotto la responsabilità del capo servizio ed il fatto è annotato nel libro giornale; eventuali arresti o eventi significativi dovranno essere annotati nel libro giornale da parte del capo servizio;
- il capo servizio dovrà avere cura che le registrazioni vengano conservate per almeno un anno.

Negli impianti aventi esercizio stagionale, di norma i veicoli a fine stagione devono essere immagazzinati.

L'eventuale avviamento dell'impianto con una delle stazioni non presidiata può essere ammesso, ad impianto fuori pubblico esercizio, unicamente per

consentire il trasferimento da una stazione all'altra di un agente autorizzato, alle condizioni che sono riportate nell'Allegato "A".

Pubblicità sugli impianti

È vietato apporre della pubblicità sui sostegni, sui veicoli degli impianti a fune, negli spazi riguardanti l'esercizio nelle stazioni e laddove possono essere compromesse l'attenzione da parte dei viaggiatori circa le indicazioni di sicurezza relative al comportamento dell'utenza e l'efficacia dei controlli delle parti dell'impianto. Nelle stazioni e sui sostegni è ammesso applicare indicazioni sull'uso degli impianti e delle piste da sci a condizione che non vengano compromesse l'efficacia dei controlli e la leggibilità delle indicazioni relative al comportamento dei viaggiatori.

Prescrizioni specifiche per seggiovie

Le aree di imbarco e sbarco dei passeggeri devono essere mantenute in condizioni tali da facilitare le rispettive operazioni di imbarco e sbarco; i punti di partenza e di arrivo sulle banchine, sia per gli sciatori che per i pedoni, devono essere ben segnalati. Il franco verticale tra seggiola e banchine deve essere mantenuto al valore di progetto ed eventualmente specificato nell'Allegato "A" affinché i viaggiatori possano salire e scendere agevolmente dai veicoli in moto. L'altezza della neve nelle stazioni deve essere mantenuta tale da consentire il passaggio di una seggiola con la barra di chiusura abbassata, a meno che idonee misure alternative non lo impediscano.

Salvo quanto disposto nell'Allegato "A", pedoni e sciatori devono prendere posto su veicoli distinti. Le vie di transito dei pedoni, sia in entrata che in uscita, devono essere separate e ben distinguibili da quelle degli sciatori e l'ingresso deve avvenire tramite un apposito accesso. La salita e la discesa dei pedoni sulle e dalle seggiole deve avvenire a velocità ridotta, come indicato nell'Allegato "A", qualora inferiore a quella del normale esercizio.

Il trasporto di sciatori senza gli sci o lo snowboard ai piedi (ivi compresi sciatori con "Böckl") è ammesso, a meno che non sia espressamente vietato nell'Allegato "A".

L'uso di attrezzi sportivi alternativi è ammesso solo se specificato nell'Allegato "A".

In caso di pedana di allineamento inattiva, il pubblico esercizio può proseguire, previa sistemazione del piano di imbarco con idoneo strato di neve o piano di scivolamento e a seguito di congrua riduzione di velocità come indicato nell'Allegato "A".

L'accesso dei pedoni alla banchina di imbarco è ammesso soltanto a pedana di allineamento ferma, salvo l'Allegato "A" non disponga diversamente.

Nel caso in cui i cancelletti automatici di accesso non siano efficienti, il pubblico esercizio può proseguire mediante regolazione degli accessi da parte di un agente e riduzione della velocità come da Allegato "A".

Nel caso di vento, le cupole dei veicoli non occupati devono essere chiuse in uscita dalle stazioni; eventuali disposizioni particolari inerenti per esempio il numero di passeggeri e la posizione di questi sulla seggiola sono specificate nell'Allegato "A".

Trasporto di bambini sulle seggiovie

Il trasporto sulle seggiovie di bambini non accompagnati è consentito solo nel caso che questi abbiano un'altezza di almeno 1,25 m, oppure dimostrino di aver compiuto gli 8 anni di età.

In caso di trasporto di bambini di altezza inferiore a 1,25 m e che non dimostrino di aver compiuto gli 8 anni di età, gli agenti di stazione devono accertarsi che siano accompagnati e sorvegliare le operazioni d'imbarco sino all'abbassamento della barra di chiusura.

Negli impianti in cui i veicoli presentino caratteristiche tali da presentare difficoltà di chiusura della barra per i bambini non accompagnati, il personale di stazione deve fornire l'aiuto necessario.

Trasporto di persone con mobilità ridotta o disabilità

Le persone con mobilità ridotta o con disabilità devono comunicare al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per l'imbarco e lo sbarco e concordare le diverse modalità di trasporto.

TRASPORTI SPECIALI

Trasporto di cose e merci

È consentito il trasporto di bagagli, oggetti ed attrezzature a condizione che la sicurezza del trasporto non ne venga pregiudicata e che tale trasporto non interferisca con quello degli altri passeggeri.

In generale il trasporto di cose è consentito solo 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 (per es. materiali con pericolo di esplosione, incendio o tossicità, Airbag "antislavina" attivati).

Per il trasporto di cose e merci, se previsto, il tecnico responsabile elabora delle disposizioni particolari di esercizio da riportare nell'Allegato "A". Tali disposizioni, se necessario, sono da esporre al pubblico.

Trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento e simili

Se è previsto il trasporto di biciclette, mezzi di scivolamento (per esempio slitte) e simili, le relative disposizioni particolari di esercizio sono da riportare nell'Allegato "A" e da esporre al pubblico.

Trasporto di animali

Sono ammessi al trasporto solamente gli animali domestici.

È consentito il trasporto di animali solo se la taglia e la tipologia, nonché i sistemi di ausilio al trasporto, permettono al viaggiatore di trasportare gli animali in sicurezza.

Circa il trasporto di cani vige l'obbligo di guinzaglio e museruola, se non trasportati in appositi contenitori. I cani segnalati aggressivi dal proprietario vanno trasportati separatamente dagli altri viaggiatori, ad eccezione dei possessori.

Nei limiti del rispetto di quanto riportato nel presente punto, il trasporto di animali può essere regolato in modo più specifico dall'esercente. Specifiche informazioni sono contenute nell'Allegato "A" e, qualora necessario, vengono esposte al pubblico.

ART. 9: DISPOSIZIONI PER CIRCOSTANZE ECCEZIONALI

Se durante il pubblico esercizio il personale osservasse qualche fatto, incidente o situazione anomala, tale da costituire pericolo per i viaggiatori o per l'impianto, deve arrestare immediatamente la marcia dello stesso ed avvertire il capo servizio o il macchinista sulle cause che hanno determinato l'arresto.

Il pubblico esercizio va interrotto anche quando vengono effettuati lavori in prossimità dell'impianto, che possano pregiudicarne la sicurezza.

Se un arresto dell'impianto durante il pubblico esercizio richiede una fermata prolungata, il macchinista deve avvertire immediatamente i viaggiatori in linea servendosi degli altoparlanti, tranquillizzando gli stessi tempestivamente e ripetutamente, comunicando la presumibile durata della fermata. Sono da prevedere a tale scopo dei messaggi in lingua italiana e tedesca e, se possibile, anche in lingua inglese.

I viaggiatori devono essere informati in ogni caso prima di effettuare un'eventuale marcia indietro, che comunque dovrà costituire sempre un evento eccezionale.

ESERCIZIO IN CASO DI VENTO

In caso di vento che possa provocare pericolose oscillazioni dei veicoli, il pubblico esercizio deve essere sospeso dopo aver riportato in stazione tutti i viaggiatori che si trovano in linea, a velocità ridotta e adottando tutte le precauzioni del caso.

Al raggiungimento della soglia di velocità del vento che provoca un allarme sonoro, il personale deve osservare con maggiore attenzione le oscillazioni dei veicoli, avvisare il capo servizio e, qualora necessario, ridurre la velocità di marcia. Al raggiungimento della soglia di velocità massima ammessa del vento, non possono in nessun caso essere imbarcati altri passeggeri e la corsa deve essere terminata secondo le disposizioni del precedente capoverso.

Qualora la velocità dell'impianto venga ridotta automaticamente al raggiungimento della massima soglia di velocità del vento, il ripristino della velocità di marcia a seguito di riduzione della velocità dell'impianto può essere eseguito solo dal macchinista e solo dopo attenta valutazione delle condizioni generali. La ripresa dell'imbarco dei passeggeri è ammessa solo a seguito della riduzione della velocità del vento, sentito il capo servizio.

Se però l'azione del vento fosse tale da rendere pericolosa l'ultimazione della corsa a velocità ridotta, l'impianto deve essere arrestato. I viaggiatori devono essere informati sulle ragioni dell'arresto, devono essere tranquillizzati, e deve provvedersi alla loro evacuazione, se si ritiene improbabile la diminuzione della velocità del vento.

In generale, il capo servizio disporrà la sospensione del pubblico esercizio ogniqualvolta le condizioni atmosferiche siano tali da pregiudicare la sicurezza dei viaggiatori o dell'impianto (per esempio: vento spirante a raffiche, temporali imminenti ecc.).

Le soglie di velocità del vento, così come il valore della relativa velocità di rallentamento dell'impianto sono indicate nell'Allegato "A".

FUNZIONAMENTO CON AZIONAMENTO DI RISERVA E DI RECUPERO

Nel caso di guasto all'azionamento principale e se la rimessa in moto dell'impianto in un tempo ragionevole non fosse possibile, deve essere utilizzato l'azionamento di riserva, quando previsto. Se si verifica un guasto che impedisce la ripresa della marcia sia con l'azionamento principale che con quello di riserva, il capo servizio dà l'ordine di scaricare la linea con l'azionamento di recupero, a condizione che il guasto permetta di farlo senza pericolo, dandone pronta comunicazione ai passeggeri e, in seguito, sospende il pubblico esercizio e ne dà comunicazione al tecnico responsabile e all'esercente.

PUBBLICO ESERCIZIO IN CONDIZIONI LIMITATE

Il capo servizio, in accordo con il tecnico responsabile, può apportare delle modifiche provvisorie interessanti la sicurezza agli organi dell'impianto e alle tarature dei dispositivi di sorveglianza quando queste siano ritenute necessarie per concludere esclusivamente il pubblico esercizio giornaliero. In questo caso sono mantenute, adottando le necessarie misure di compensazione previste in progetto e nel manuale d'uso e manutenzione, condizioni di sicurezza equivalenti a quelle iniziali. Successivamente, qualora tali modifiche permangano, il pubblico esercizio non può essere ripreso.

Qualora si siano verificati guasti o anomalie nel funzionamento dell'impianto tali da generare una parziale compromissione (per es. compromissione di un canale di un dispositivo con due canali ridondanti) di un dispositivo che realizza una funzione di sicurezza, la prosecuzione del pubblico esercizio è consentita solamente per il tempo strettamente necessario a riparare tale dispositivo o per sostituire il componente; se necessario il capo servizio sotto la propria responsabilità provvede direttamente alla parzializzazione dei dispositivi degradati, o autorizza il macchinista in tal senso, e mette in atto le misure di compensazione previste in progetto e nel manuale d'uso e manutenzione.

Qualora si verificano guasti o anomalie nel funzionamento dell'impianto tali da generare la totale compromissione (per es. compromissione di entrambi i canali di un dispositivo con due canali ridondanti) di un dispositivo che realizza funzioni di sicurezza o quando la prosecuzione del pubblico esercizio possa rendersi pericolosa, il capo servizio dispone la sospensione dello stesso. In questo caso, sotto la direzione e responsabilità del capo servizio, devono essere trasportati a monte e/o a valle tutti i passeggeri presenti in linea, senza imbarcare ulteriori, mettendo in atto le misure di compensazione previste in progetto e nel manuale d'uso e manutenzione.

Disposizioni particolari in caso di intervento del circuito di sicurezza di linea

Se l'impianto viene arrestato dal circuito di sicurezza di linea e si rende necessario scaricare la linea (per es. difetto o guasto non riparabile in tempi brevi), la manovra potrà essere effettuata con il circuito di sicurezza di linea escluso alle seguenti condizioni:

- il motivo dell'intervento o del guasto deve essere noto;
- deve essere constatata la regolarità di tutta la linea; in particolare deve essere possibile movimentare l'impianto senza pregiudicarne la sicurezza;
- il macchinista dovrà trovarsi al banco di comando;
- la linea dovrà essere sorvegliata da personale opportunamente distribuito

ungo la stessa ed in continuo collegamento radio con il macchinista; per circuiti di sicurezza di tipo selettivo, la sorveglianza da parte del personale può essere limitata ai sostegni interessati dal guasto;

Disposizioni particolari in caso di non corretto accoppiamento delle morse o con forza di ammorsamento insufficiente

In caso di intervento di dispositivi di sicurezza (per es. prova molle e di controllo geometrico) che controllano il corretto accoppiamento delle morse con la fune e la relativa forza di accoppiamento, e che determinano l'arresto dell'impianto, il veicolo interessato, se le prescrizioni particolari di esercizio non dispongono diversamente e se la sicurezza del trasporto non ne viene pregiudicata, deve essere recuperato in stazione a marcia indietro; in ogni caso il veicolo deve essere svuotato. Devono essere accertate le cause che hanno determinato l'intervento di detti dispositivi; qualora non dovessero essere rilevati guasti o anomalie, la fase di ammorsamento può essere ripetuta con il veicolo vuoto e con i relativi dispositivi di sicurezza inseriti. Qualora la fase di ammorsamento non dovesse avvenire correttamente, il veicolo deve essere tolto dall'esercizio. È vietato inviare in linea veicoli non correttamente accoppiati con la fune o con forza di ammorsamento insufficiente, salvo quanto previsto dal rispettivo manuale d'uso e manutenzione o nell'Allegato "A". Ciò vale anche per le corse di servizio.

PUBBLICO ESERCIZIO IN CONDIZIONI ECCEZIONALI

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

A tal fine il capo servizio, in accordo con il tecnico responsabile, individua le ulteriori misure di compensazione ritenute opportune.

TELEASSISTENZA

In caso di comprovata necessità è ammesso l'intervento in teleassistenza diretta sulle apparecchiature elettriche da parte della ditta costruttrice. L'intervento è eseguito sotto la supervisione del capo servizio o del tecnico responsabile. La connessione tramite internet è consentita solo per il tempo strettamente necessario a svolgere tale operazione e deve avvenire con modalità che assicurino la protezione dei dati trasmessi e dell'apparecchiatura

elettrica da agenti esterni. Qualora vengano apportate modifiche all'impianto il tecnico responsabile inoltra una relazione all'Ufficio Funivie.

Qualora necessario, la funzionalità dei dispositivi di protezione ovvero delle sorveglianze oggetto di teleassistenza è verificata sotto la responsabilità del capo servizio.

ART. 10: ISTRUZIONI PER LE OPERAZIONI DI EVACUAZIONE DEI PASSEGGERI

In caso di arresto prolungato il capo servizio o il macchinista devono prima di tutto informare e rassicurare i passeggeri per mezzo degli altoparlanti, indicando loro lo svolgimento delle operazioni che verranno intraprese per porre rimedio alla situazione nonché il comportamento da tenere.

Le informazioni sono da ripetere quante volte sarà necessario nella lingua italiana e tedesca, e se possibile, in lingua inglese. Esse devono essere trasmesse in modo chiaro ed intelligibile, qualunque sia la posizione dei veicoli in linea e nelle condizioni meteorologiche più sfavorevoli.

Entro la mezz'ora seguente il capo servizio deve:

- iniziare il recupero dei veicoli utilizzando uno degli azionamenti disponibili;
- o dare inizio alle operazioni di evacuazione dei viaggiatori come previsto nel piano di evacuazione.

Quando, per guasti non riparabili in tempi brevi o per altre cause di forza maggiore, si prevede che l'impianto rimarrà evidentemente immobilizzato a lungo, il capo servizio dispone le operazioni di evacuazione dei viaggiatori in un tempo più breve rispetto a quanto sopra previsto.

Il recupero dei veicoli è ammesso soltanto con tutti i dispositivi di sicurezza previsti inclusi ed efficienti. Se si verificasse la necessità di dover escludere solo in parte o tutti i dispositivi di sicurezza ovvero siano essi tutti o solo in parte non funzionanti, si dovranno adottare opportuni provvedimenti. È ammesso che i provvedimenti di cui sopra prevedano controlli effettuati direttamente dal personale in servizio in alternativa ai controlli strumentali automatici.

Il capo servizio si riserva peraltro di:

- ritardare l'inizio delle operazioni di evacuazione se ha la certezza di poter effettuare il recupero dei veicoli;
- proseguire le operazioni di approntamento per il recupero durante lo svolgimento dell'evacuazione ed interrompere quest'ultima, previo consenso da parte del responsabile delle operazioni di evacuazione, nel momento in cui il recupero sia reso possibile.

La durata massima e le modalità delle operazioni sono indicate nell'Allegato "B".

Al piano di evacuazione è allegato un profilo longitudinale della linea riportante il dettaglio dei mezzi di soccorso, la disposizione delle squadre, le modalità di raggiungimento dei veicoli e di evacuazione dei passeggeri. Una copia cartacea del profilo longitudinale è esposta presso il locale di comando.

Il personale dovrà essere a disposizione per assistere i passeggeri durante l'intera operazione di evacuazione e non dovrà venir compromessa la sicurezza dei rimanenti passeggeri in attesa.

ART. 11: PRESCRIZIONI PARTICOLARI DI ESERCIZIO

Le prescrizioni particolari di esercizio sono riportate nell'Allegato "A", parte integrante del presente regolamento.

PARTE III - MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO: VERIFICHE E PROVE PERIODICHE

ART. 12: GENERALITÀ

Per ogni impianto deve essere redatto un programma generale di tutti gli interventi per la manutenzione delle varie parti dell'impianto, sia meccaniche che elettriche, comprendente tutte le istruzioni fornite dalle ditte costruttrici. Sulla base di questo programma viene redatto il Registro di controllo e manutenzione. Gli interventi, le prove ed i controlli sono da firmare da parte della persona che li ha eseguiti e da controfirmare da parte del capo servizio.

L'impianto deve essere periodicamente sottoposto a verifiche e prove per accertare lo stato dei dispositivi meccanici ed elettrici che ne interessano il funzionamento e la sicurezza, così come lo stato delle funi.

Le verifiche e prove sono distinte in: giornaliere, mensili, stagionali, annuali e straordinarie.

Inoltre, sotto la responsabilità del capo servizio, durante il periodo di esercizio e dopo la chiusura dell'esercizio a fine stagione, deve provvedersi all'effettuazione di tutti i lavori necessari per garantire la buona conservazione dell'impianto.

Prima della riapertura dell'esercizio e comunque dopo periodi di inattività, deve essere effettuata, a cura del tecnico responsabile, un'accurata ispezione dell'impianto stesso, per accertarne il funzionamento regolare ed il buono stato di conservazione.

ART. 13: VERIFICHE E PROVE GIORNALIERE

Le verifiche e prove giornaliere sono effettuate direttamente o sotto la diretta responsabilità del macchinista che le annota nel libro giornale.

Il macchinista per prima cosa dovrà accertarsi che le condizioni ambientali consentano il pubblico esercizio senza pericolo. Prima dell'inizio del pubblico esercizio si deve procedere ad una visita generale dell'impianto ed in particolare devono essere effettuate le seguenti verifiche e prove:

- controllo dell'argano e verifica del regolare funzionamento dei freni, compreso la funzionalità dell'arresto elettrico ovvero elettromeccanico d'emergenza;

- controllo del buono stato e del funzionamento regolare dei meccanismi di l'accelerazione, di decelerazione e movimentazione dei veicoli, dei meccanismi di ammortamento e disammortamento, compresi i relativi dispositivi di controllo;
- controllo della carica delle batterie dei dispositivi di sicurezza e dei motori termici;
- verifica del regolare funzionamento del collegamento telefonico fra le stazioni;
- controllo delle centraline idrauliche e/o pneumatiche (integrità, assenza di trafile, pressioni regolari ecc.)
- verifica del regolare funzionamento dei dispositivi di tensione, in particolare la libera corsa del carrello di tensione e del contrappeso;
- verifica della posizione del carrello di tensione e/o del cilindro di tensione nel caso di tensionamento idraulico, il rilievo dei valori di tensione fune e pressione nel cilindro;
- verifica dell'integrità e della raggiungibilità con verifica del regolare funzionamento dei dispositivi di arresto e rallentamento nelle stazioni; in particolare sono da provare a campione i dispositivi posti nelle aree esterne;
- verifica del regolare funzionamento del dispositivo di scarico diretto manuale del freno di sicurezza / supplementare (qualora idraulico o pneumatico);
- verifica degli strumenti di misura e della funzionalità del circuito di sicurezza di linea;
- controllo della regolarità delle aree d'imbarco e sbarco nelle stazioni così come del corretto funzionamento dei cancelletti automatici e della pedana mobile di allineamento;
- controllo dei veicoli per accertare l'assenza di difetti evidenti ed eliminazione di eventuali accumuli di neve o formazioni di ghiaccio su di essi;
- verifica della regolare accensione del motore termico dell'organo di recupero; in caso di comprovata necessità legata al mantenimento nel tempo dell'affidabilità del motore, a giudizio del capo servizio e se non previsto diversamente nel manuale d'uso e manutenzione, tale verifica può essere espletata settimanalmente;
- controllo della posizione della fune nelle pulegge e sui rulli nelle stazioni;
- corsa di prova prima dell'inizio del pubblico esercizio durante la quale l'agente addetto, munito di un apparecchio ricetrasmittente e prendendo posto su un veicolo, controlla la linea e 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 e dell'assenza di rumori anomali;

- il rispetto delle distanze di sicurezza verticali e orizzontali;
 - la percorribilità del sentiero per l'evacuazione dei viaggiatori;
 - il regolare funzionamento degli altoparlanti e l'assenza di evidenti impedimenti al movimento degli anemometri sui sostegni;
 - la presenza delle protezioni eventualmente previste e delle barriere (reti di protezione) lungo la risalita;
 - la presenza e la leggibilità della segnaletica in linea;
 - lo stato del terreno lungo il tracciato (assenza di caduta massi, valanghe o smottamenti) e della vegetazione circostante;
 - la corretta posizione e assenza di manicotti di ghiaccio sulla fune portante dei circuiti di linea.
- la corsa di prova viene effettuata con i veicoli non occupati e con equidistanza corrispondente alla portata oraria scelta;
 - durante la corsa di prova è vietato il trasporto di persone non addette al pubblico esercizio dell'impianto e la cabina di comando della stazione motrice, ovvero della stazione di rinvio in caso di marcia con telecomando, deve essere presidiata;
 - se su parti dell'impianto è stata constatata la formazione di ghiaccio oppure accumulo di neve, che possono comportano rischi per le persone, il pubblico esercizio può avere inizio solo dopo la loro rimozione;
 - dopo forti nevicate, bufere, temporali o altri eventi eccezionali verificatisi soprattutto di notte, prima della corsa di prova dovrà essere effettuata una ricognizione di tutta la linea, anche al fine di verificare che gli alberi lungo il tracciato non costituiscano pericolo per il pubblico esercizio;
 - prima dell'inizio del pubblico esercizio e comunque dopo periodi di sospensione per avversità atmosferiche o per qualunque altra causa, ciascun veicolo deve superare con esito favorevole tutti i dispositivi di controllo di almeno una delle stazioni;
 - ogniqualvolta il pubblico esercizio sia stato sospeso nel corso della giornata a causa di eventi eccezionali, esso non potrà essere ripreso, se non dopo aver effettuato i controlli ritenuti opportuni dal capo servizio al fine di verificare le buone condizioni dell'impianto. A giudizio di quest'ultimo, può essere eseguito anche un controllo di singoli tratti di linea da terra oppure tramite una corsa di prova.

ART. 14: VERIFICHE E PROVE MENSILI

Sotto la responsabilità del capo servizio almeno una volta al mese devono essere effettuate le seguenti verifiche e prove:

- controllo delle travi di lancio e rallentamento nelle stazioni (controllo dell'usura e la regolazione delle guide e dei rulli, posizione fune, condizioni generali pneumatici e cinghie, regolarità di accoppia-/disaccoppiamento, verifica efficienza spaziatore, passaggio dei veicoli in ingresso e in uscita nelle stazioni ed il loro transito);
- controllo corretta posizione e verifica dispositivi di controllo dell'assetto geometrico delle morse e della fune (controllo a vista posizione ed intervento);
- verifica dell'efficienza dei microinterruttori delle stazioni (verifica tramite intervento) e di quelli preposti al controllo di chiusura/blocco barra e/o cupola dei veicoli, se presenti;
- controllo dello stato dei freni (controllo dello stato d'usura, della regolare posizione dei ceppi e del pacco molle di tutti i freni e prova dei micro-interruttori);
- verifica dell'efficienza dei freni ad impianto scarico, frenatura a velocità nominale e rilievo degli spazi, tempi di arresto e decelerazioni dei seguenti freni: arresto elettrico di emergenza ovvero elettromeccanico di emergenza, freno meccanico di servizio, freno di sicurezza e, se previsto, freno supplementare. L'efficienza dei freni meccanici è da provare in modo indipendente l'uno rispetto all'altro. I risultati delle verifiche sono da comparare con i risultati dell'ultimo verbale delle prove e verifiche annuali, di riapertura stagionale o straordinarie e delle verifiche mensili precedenti;
- verifica della forza frenante dei singoli freni meccanici per il tramite di prova di tenuta amperometrica;
- verifica del corretto funzionamento della modulazione o differenziazione dei freni;
- controllo delle funi, ed in particolare:
 - controllo a vista dello stato di conservazione e della lubrificazione;
 - rilievo dei diametri;
 - il controllo dell'impalmatura, accertando per tutta la sua lunghezza che i diametri permangano entro il valore del diametro massimo e minimo ammissibile indicato dal costruttore;
 - il controllo dei punti danneggiati già noti e di quelli indicati dagli esami magneto-induttivi precedenti;

- nel caso di funi tenditrici è da rivolgere particolare attenzione ai tratti in cui si avvolgono sulle pulegge di deviazione;
- dal predetto controllo a vista dovranno emergere sicuri elementi di giudizio circa il mantenimento in opera delle funi;
- verifica del corretto intervento del circuito di sicurezza di linea e rilievo dei valori di intervento dei relè finali; per circuiti di tipo selettivo la prova si effettua a campione (per es. tramite pulsante sul sostegno);
- verifica della corretta funzionalità e dei valori d'intervento delle sorveglianze di massima coppia, di gradiente e di massima velocità sia elettrica che meccanica;
- verifica del funzionamento dell'organo principale con alimentazione da gruppo elettrogeno, se presente;
- verifica del funzionamento degli organi di riserva e di recupero mettendo in moto l'impianto e verificando il regolare funzionamento dei relativi sistemi frenanti; se previsto, il funzionamento dell'organo di riserva ovvero di recupero è da verificare anche con alimentazione da gruppo elettrogeno disalimentando la rete elettrica principale;
- verifica della scorta di combustibile per i motori termici presenti;
- controllo del livello dell'olio nel riduttore dell'organo principale;
- controllo dell'efficienza dell'illuminazione di emergenza e delle lampade portatili;
- controllo del buono stato di efficienza delle batterie;
- verifica della taratura e dell'intervento delle soglie di intervento impostate per il dispositivo di tensione idraulico (ev. tramite test ovvero prove "in bianco") e dell'efficienza della valvola paracadute;
- verifica dell'efficienza dei finecorsa elettrici dei dispositivi di tensionamento;
- verifica della funzionalità di tutti i dispositivi di arresto e di rallentamento, compresi gli interruttori di manutenzione e di sicurezza;
- verifica dei dispositivi di controllo prova morse o prova molle, se previsto tramite il passaggio della "morsa rossa" su tali dispositivi o tramite prova equipollente se autorizzata dall'Ufficio Funivie. La descrizione della prova equipollente e delle relative modalità è riportata nell'Allegato "A";
- controllo a vista dei sostegni (pedane, ringhiere e scale);
- controllo a vista e accurata ispezione sullo stato e sull'allineamento delle rulliere e dei rulli (lubrificazione dei perni, consumo delle guarnizioni delle gole, rumorosità dei cuscinetti), e del corretto posizionamento dei dispositivi antiscarrucolanti elettrici e meccanici;
- controllo a vista delle saldature di forza nelle stazioni;

- controllo a vista di tutti i veicoli ivi comprese le sospensioni, le barre di chiusura e le morse; per le morse è da verificare l'integrità delle molle, dei rulli, delle ganasce e delle palmole;
- controllo della corretta posizione della fune portante-traente nelle gole delle pulegge motrici, di rinvio e di deviazione così come nelle zone di accoppia- e disaccoppiamento dei veicoli, e controllo dei raschia ghiaccio;
- verifica della pedana mobile di allineamento (posizione e integrità pedana mobile, regolare funzionamento, prova confronto velocità pedana/impianto e prova di massima velocità se disponibile la funzione di test).

ART. 15: VERIFICHE E PROVE ANNUALI OVVERO STAGIONALI

Devono essere effettuate in maniera approfondita dal tecnico responsabile e dal capo servizio le prove annuali, di riapertura dell'esercizio e straordinarie, per accertare lo stato di conservazione e di funzionamento di tutte le varie parti dell'impianto; le scadenze delle verifiche e prove previste sono:

- una volta all'anno per gli impianti con esercizio continuativo;
- prima delle riaperture per gli impianti con pubblico esercizio stagionale e comunque ogniqualvolta il pubblico esercizio sia stato interrotto per più di 6 mesi;
- ogni volta che venga prescritto dall'Ufficio Funivie;
- dopo lavori di manutenzione straordinaria o di modifica.

In occasione di tali visite devono effettuarsi corse di prova nelle condizioni di carico in linea più sfavorevoli per gli sforzi motori e per i freni. Deve essere verificata l'efficienza, nelle condizioni più gravose, di tutti i freni e dispositivi di sicurezza nonché la funzionalità dei motori e dei componenti della catena cinematica di ogni argano. Il carico, se ammesso dall'Ufficio Funivie, può essere opportunamente simulato.

Per gli impianti con pubblico esercizio stagionale, che svolgono pubblico esercizio cioè sia in inverno che in estate (2 stagioni), le suddette prove ad impianto carico possono essere effettuate anche una sola volta all'anno, con la condizione che come carico venga assunto il più gravoso (esercizio invernale); in occasione della successiva riapertura stagionale le prove vengono eseguite ad impianto vuoto.

Annualmente si predispone una prova di evacuazione sull'impianto o su un impianto simile verificando in ogni caso sull'impianto: integrità, completezza e disponibilità dell'attrezzatura e dei mezzi di evacuazione e percorribilità delle vie di raggiungimento dei luoghi sicuri così come previsto nel piano di evacuazione.

Il tecnico responsabile verifica, mediante esame del registro di controllo e manutenzione, l'esecuzione degli interventi ivi previsti a decorrere dalla sua precedente ispezione.

Prima della ripresa del pubblico esercizio dovrà essere effettuato il controllo delle funi come disposto nella Parte V del presente regolamento.

In occasione delle verifiche e prove sono da controllare le opere civili di infrastruttura, con particolare riguardo a:

- eventuali danni alle opere in seguito a gelo, caduta massi, neve, assestamenti o eventi simili;
- controllo a vista dei sostegni ivi incluse le fondazioni, le scale e le pedane; in particolare sono da controllare le flange e gli ancoraggi dei sostegni ed i relativi collegamenti bullonati e di saldatura;
- tutte le strutture in acciaio, in particolare le saldature, i collegamenti bullonati e l'integrità dei componenti;
- le strutture portanti in cemento armato e i relativi elementi di ancoraggio e di collegamento alle strutture di acciaio.

È da verificare inoltre lo stato di salute degli alberi lungo la linea.

Per la parte meccanica si effettua la verifica dell'integrità di pulegge, rulli, bilancieri, dispositivi meccanici di tensionamento e delle stazioni. Si verifica inoltre il corretto cadenzamento e la forza di chiusura dei cancelletti d'imbarco, nonché il corretto funzionamento della pedana di allineamento, se presente.

Nel corso dell'ispezione si eseguono, inoltre, i seguenti controlli dei dispositivi elettrici:

- controllo dello stato generale e prove funzionali dei dispositivi elettrici, rilevando e verificando i livelli di intervento e le soglie previste;
- controllo dello stato generale dei dispositivi di messa e terra e protezione contro i fulmini, e di protezione contro i contatti diretti e indiretti;
- controllo e prove di funzionamento dei circuiti di sorveglianza e dei dispositivi di segnalazione e di telecomunicazione;
- controllo e prove di funzionamento dei dispositivi di segnalazione dei guasti nelle stazioni e in linea;
- controllo e prove di funzionamento degli anemometri.

Ogni anno dovranno essere controllati a vista tutti i veicoli e sottoposte a revisione completa almeno il 20% delle morse con controllo a vista allo stato smontato, in modo tale che entro un periodo massimo di cinque anni tutte le morse siano state revisionate; in occasione della revisione queste morse sono sottoposte a controlli non distruttivi allo stato smontato secondo le istruzioni del costruttore. Il costruttore oppure il tecnico responsabile possono prevedere revisioni o controlli con scadenza più ravvicinata.

Dopo il rimontaggio, le singole morse devono superare una prova di resistenza allo scorrimento su fune, secondo le indicazioni fornite dal costruttore, con sforzo di trazione applicato lungo la fune portante-traente secondo le indicazioni contenute nell'Allegato "A". La prova può essere eseguita anche tramite metodi equivalenti secondo indicazioni del costruttore.

Una volta all'anno tutte le morse devono essere sottoposte a prove e verifiche sull'apposito banco di prova, onde verificare il consumo delle varie parti, la necessaria forza di serraggio tra le ganasce e la forza erogata dalle molle, tenendo conto del diametro nominale della fune portante-traente e della massima riduzione del diametro per il quale, secondo il manuale d'uso e manutenzione, la morsa può ancora essere utilizzata.

I risultati della revisione, delle prove di resistenza allo scorrimento e delle verifiche e prove effettuate sul banco di prova devono essere riportate in un apposito registro, quale parte integrante del registro di controllo e manutenzione.

La corretta taratura dei dispositivi prova morsa o prova molle deve essere controllata mediante apposita attrezzatura secondo le indicazioni del costruttore.

In occasione delle verifiche e prove di cui al presente articolo deve essere verificato il corretto funzionamento e la corretta taratura dell'intero sistema di accoppiamento e disaccoppiamento morsa-fune ed i relativi dispositivi di controllo.

In occasione dei controlli annuali ovvero stagionali deve essere redatto un apposito verbale su modello dell'Ufficio Funvie o su modello simile.

La prosecuzione o la ripresa del pubblico esercizio dell'impianto è ammessa solo quando le prescritte verifiche e prove hanno avuto esito positivo.

Qualora tra le suddette verifiche e prove e l'inizio del pubblico esercizio trascorra un periodo di inattività di più di tre mesi, ma inferiore a sei mesi, è da effettuare prima della riapertura una ulteriore visita di controllo per accertare il persistere della piena funzionalità dell'impianto. In occasione di tale visita vengono ripetute almeno le verifiche e le prove mensili di cui al precedente Art. 14. I risultati di tale visita dovranno essere verbalizzati ovvero riportati nel libro giornale e depositati presso l'impianto.

Se il pubblico esercizio è interrotto per più di sei mesi, prima della ripresa dello stesso si effettua una visita di ispezione con l'esecuzione delle prove e verifiche in conformità al presente articolo.

ART. 16: VERIFICHE E PROVE STRAORDINARIE

Ove siano state eseguite modifiche sostanziali all'impianto o delle modalità di esercizio, le prove di cui all'art. 15 sono da eseguire alla presenza di almeno un funzionario dell'Ufficio Funivie.

ART. 17: MANUTENZIONE

Oltre e indipendentemente dalle verifiche e prove periodiche di cui ai precedenti articoli, devono essere effettuate, anche sulla base delle indicazioni dei costruttori, tutte quelle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria necessarie in relazione allo stato dell'impianto.

Tutte le operazioni di manutenzione vengono registrate nel registro di controllo e manutenzione da conservarsi a cura del capo servizio in formato cartaceo o digitale.

ART. 18: DOCUMENTI PER L'ESERCIZIO

Presso l'impianto devono essere presenti i seguenti documenti:

1. Il libro giornale.
2. Il regolamento di esercizio approvato dall'Ufficio Funivie.
3. L'ultimo verbale delle verifiche e prove annuali, di riapertura stagionale o straordinarie.
4. I manuali di uso e manutenzione forniti dai costruttori ed eventuali disposizioni relative a controlli particolari, oltre a quelli contenuti nei manuali, eventualmente prescritti dal tecnico responsabile.
5. Eventuali ordini di servizio impartiti dal tecnico responsabile.
6. L'elenco del personale.
7. I principali disegni costruttivi, gli schemi elettrici ed idraulici.

I documenti possono essere disponibili in formato cartaceo o digitale.

Libro giornale

I risultati delle verifiche e prove giornaliere e mensili, nonché le anomalie riscontrate ed i provvedimenti adottati, così come le eventuali modifiche permanenti e/o provvisorie apportate devono essere riportati nel libro giornale, firmato dagli addetti che hanno eseguito le verifiche e controfirmato dal capo servizio.

Nel libro giornale devono essere annotati giornalmente: i nominativi del personale, le relative funzioni e gli orari di servizio; le condizioni atmosferiche al momento dell'apertura e ogni successiva variazione che possa influenzare il pubblico esercizio; gli orari di apertura e di chiusura dell'impianto ed il numero delle persone trasportate (se non viene conteggiato automaticamente). Eventuali arresti o fatti degni di nota vengono registrati dal personale nel libro giornale.

Il tecnico responsabile deve controfirmare in occasione delle proprie ispezioni, e almeno con cadenza mensile, le verifiche e prove effettuate.

Il libro giornale deve essere compilato in ogni sua parte e tenuto a disposizione sull'impianto ed esibito ad ogni richiesta dell'Ufficio Funivie.

Il modello del libro giornale viene messo a disposizione dall'Ufficio Funivie ed eventualmente integrato dal tecnico responsabile.

PARTE IV – DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

ART. 19: DISPOSIZIONI PER I VIAGGIATORI

- 1) I viaggiatori devono comportarsi in modo tale che non venga pregiudicata la sicurezza dell'esercizio e dei passeggeri così come che non venga turbata la regolarità e lo svolgimento dell'esercizio. Essi devono rispettare i rilevanti divieti, istruzioni ed avvisi, di norma esposti su cartelli segnaletici, e seguire le disposizioni del personale addetto ai fini del regolare svolgimento dell'esercizio e perché si evitino incidenti.
- 2) I viaggiatori che all'imbarco e allo sbarco desiderino aiuto, devono comunicarlo esplicitamente al personale addetto dell'impianto. Su richiesta dei viaggiatori, il personale deve rallentare la velocità dell'impianto o fermarlo per favorire la salita o la discesa.
- 3) Persone con mobilità ridotta o con disabilità devono comunicare esplicitamente al personale addetto all'impianto le eventuali particolari esigenze per l'imbarco e lo sbarco e concordare eventuali particolari modalità di trasporto.
- 4) Se durante la corsa l'impianto viene fermato, i viaggiatori devono rimanere calmi ed attendere le indicazioni degli addetti all'impianto. In caso di evacuazione, i passeggeri devono seguire inoltre le indicazioni degli addetti alle operazioni di evacuazione, astenendosi da ogni iniziativa personale.
- 5) Il personale addetto può precludere il trasporto di persone o cose che a suo giudizio possano pregiudicare la sicurezza del pubblico esercizio. In linea generale il trasporto di oggetti è ammesso solo se lo spazio lo permette e se la sicurezza delle persone e dell'impianto non ne è compromessa in ragione della stabilità, del peso, dell'ingombro e della pericolosità e se il trasporto non costituisce pericolo.
- 6) Per servirsi dell'impianto i viaggiatori devono munirsi dei titoli di viaggio da esibire al personale su richiesta.
- 7) Il trasporto degli animali è consentito solo se la taglia e la tipologia, nonché i sistemi di ausilio al trasporto, permettono al viaggiatore di trasportare l'animale in sicurezza.

I viaggiatori con animali al seguito devono comunque adottare le precauzioni necessarie e vigilare sulla sicurezza e sulla incolumità propria e di

terzi. Resta a carico del proprietario dell'animale la responsabilità per qualunque danno a persone, cose o all'impianto funiviario che potrebbe verificarsi nel corso del trasporto.

Circa il trasporto di cani vige l'obbligo di guinzaglio e museruola o trasportino.

I proprietari di cani aggressivi devono segnalarli in modo esplicito al personale addetto e vanno trasportati separatamente dagli altri viaggiatori.

Nei limiti del rispetto di quanto riportato nel presente punto, il trasporto di animali può essere regolato dall'esercente in modo più dettagliato.

8) Ai viaggiatori è vietato:

- a) in assenza del personale addetto, accedere alle banchine di imbarco ed in particolare avvicinarsi o salire sui veicoli;
- b) salire in evidente stato di alterazione delle condizioni psicofisiche (per es. sotto effetto di alcool o droghe) oppure non sufficientemente protetti in relazione alle condizioni climatiche ambientali;
- c) utilizzare l'impianto se, per il loro stato o per il loro comportamento, possano pregiudicare la sicurezza propria, degli altri viaggiatori o di terzi, disturbare i viaggiatori e turbare l'ordine pubblico;
- d) trasportare materiali pericolosi (per es. materiali con pericolo di esplosione, incendio o tossicità, air bag „antivalanga” attivati);
- e) accedere nelle stazioni a zone non a loro dedicate;
- f) fumare nelle stazioni ed in linea
- g) provocare oscillazioni dei veicoli;
- h) durante il tragitto, non mantenere una posizione corretta nei/sui veicoli;
- i) azionare i pulsanti di arresto, salvo in caso di evidente necessità;
- j) far sporgere o gettare oggetti di qualsiasi tipo dal veicolo;
- k) danneggiare i veicoli.

9) Sulle seggiovie i viaggiatori devono attenersi, inoltre, alle seguenti prescrizioni:

- a) all'imbarco disporsi secondo le posizioni indicate e sedersi sul veicolo sul relativo posto;
- b) durante il tragitto gli zaini sono da tenere frontalmente o lateralmente;
- c) subito dopo l'imbarco, abbassare la barra di chiusura del veicolo prestando attenzione agli altri passeggeri; per tale manovra è possibile richiedere la collaborazione del personale addetto. Durante tutta la corsa la barra di chiusura deve essere mantenuta chiusa e deve essere aperta solo in corrispondenza dell'apposito cartello monitore prima dello sbarco;

- d) eventuali attrezzi sportivi non attaccati ai piedi, così come altri oggetti (zaini, bagagli, borse ecc.) sono da assicurare e, qualora necessario, da trattenere, cosicché ne venga evitata la caduta;
- e) durante il tragitto mantenere una posizione corretta, utilizzare il poggia-piedi, non alzarsi o saltare dai veicoli;
- f) all'arrivo si deve discendere lungo la banchina di sbarco predisposta ed allontanarsi rapidamente lungo il percorso indicato;
- g) le aree di imbarco e di sbarco non possono essere attraversate;
- h) Il trasporto sulle seggiovie di bambini non accompagnati è consentito solo nel caso che questi siano più alti di 1,25 m. I bambini di altezza inferiore a 1,25 m possono viaggiare non accompagnati solo se dimostrano di avere più di 8 anni di età.

I responsabili dei bambini che devono essere accompagnati, sono i genitori oppure le persone alle quali i responsabili li hanno affidati (per. es.: maestri di sci, amici ecc.). Il responsabile ha il compito di valutare se un bambino è in grado di utilizzare una seggiovia e di comportarsi in modo adeguato; egli deve informare il bambino sulle regole di utilizzo e sul comportamento da tenere, anche in caso di arresto.

In caso di gruppi di bambini, i responsabili devono, tempestivamente prima dell'imbarco, scegliere gli accompagnatori ed accertarsi che essi accettino il ruolo loro affidato.

Gli accompagnatori possono essere:

- i responsabili (parenti o prossimi) o le persone alle quali i responsabili hanno affidato, anche informalmente, i bambini (ad esempio: maestri di sci, amici);
- passeggeri che all'atto dell'imbarco hanno accettato di accompagnare i bambini.

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

- 10) I viaggiatori che non osservino le disposizioni precedenti saranno ritenuti responsabili degli eventuali danni arrecati agli altri viaggiatori oppure a terzi e all'impianto.
- 11) Gli eventuali reclami dei viaggiatori riguardanti il pubblico esercizio devono essere inviati all'Ufficio Funvie della Provincia Autonoma di Bolzano, Piazza Silvius Magnago n°3 - 39100 Bolzano, con l'indirizzo preciso del

reclamante, in assenza del quale saranno considerati anonimi e non si darà ad essi alcun seguito.

I trasgressori delle presenti disposizioni, la cui inosservanza possa arrecare pregiudizio all'incolumità dei viaggiatori e degli agenti o rechi danno agli impianti, saranno deferiti all'autorità giudiziaria qualora il fatto integri una delle ipotesi di reato previste dagli art. 432 e 650 del Codice penale.

PARTE V - FUNI

ART. 20: CONTROLLO DELLE FUNI

La fune portante traente è sottoposta a controllo a vista da parte di personale competente ogni mese in corrispondenza delle impalmature e delle zone con riparazioni, con rotture dei fili o altri danni esterni ed ogni anno su tutta la lunghezza della fune quando non sia previsto l'esame magneto-induttivo.

L'esame magneto-induttivo viene eseguito prima della messa in servizio della fune e, successivamente, con cadenza biennale fino al decimo anno dalla prima posa in opera ed in seguito con cadenza annuale.

Le funi tenditrici, oltre ai controlli mensili previsti, sono controllate tramite controllo a vista da personale competente ogni tre mesi in corrispondenza degli attacchi di estremità, delle deviazioni, delle zone con rotture dei fili e altri eventuali punti critici ed ogni anno su tutta la lunghezza della fune.

Le funi dei circuiti di linea o portanti di tali circuiti, funi di ancoraggio e simili, sono sottoposte a controllo a vista da parte di personale competente ogni anno in corrispondenza degli attacchi, dei sostegni, delle deviazioni e altri eventuali punti critici.

I risultati dei suddetti controlli a vista sono da registrare nel libro giornale ovvero nel registro di controllo e manutenzione. Danni, anomalie o deterioramenti locali devono essere segnalati al tecnico responsabile.

Il tecnico responsabile formula un motivato giudizio sul mantenimento in opera delle funi a seguito dell'esame magneto-induttivo e stabilisce gli eventuali controlli integrativi visivi e strumentali ritenuti necessari al fine di quantificare l'eventuale danno effettivo della fune. La relazione sullo stato della fune è inviata all'Ufficio Funivie unitamente ai verbali degli esami strumentali. Il tecnico responsabile dispone, qualora ricorra il caso, la dismissione della fune sulla base delle disposizioni e delle norme vigenti.

Riparazioni di funi metalliche possono essere effettuate solo se ammesse dal costruttore nel manuale d'uso e manutenzione e vengono affidate a personale qualificato. Le parti delle funi metalliche riparate sono rese identificabili.

Per le funi a trefoli, se dalla fune sporgono fili rotti e non si eccedono i limiti di dismissione, tutte le estremità dei fili rotti devono essere rimosse. In caso contrario, la corrispondente sezione della fune o dei trefoli può essere sostituita eseguendo una impalmatura o inserendo uno o più trefoli.

Tutte le impalmature sono sottoposte al giudizio del tecnico responsabile.