



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

Unità Organizzativa Territoriale di Venezia - Sezione coordinata di Bologna dell'ex USTIF di Venezia

Alla Provincia di MODENA
Servizio Trasporti e Concessioni
Viale Jacopo Barozzi, 340
41124 – MODENA
provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

e, p.c. Alla Soc. “GRAFFER” s.r.l.
Via Tellaroni, 5N
25017 – LONATO (BS)
info@graffer.it

e p.c. Al Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
D.T.T. - D.G. T.P.L.- Divisione 4
00157 – ROMA
dg.tpl-div4@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Nuova seggiovia quadriposto ad attacchi fissi “Lamaccione (1499,40) – Belladonna (1660,85)” nei Comuni di Montecreto (MO) e Sestola (MO), in sostituzione della seggiovia LM27.

Riposizionamento della seggiovia quadriposto a collegamento permanente EM19 “Val di Nuf”, già in Comune di Sutrio località Zoncolan (UD).

Premesso che:

- con nota prot. n. 21783 del 27/06/2022 codesta Amministrazione Provinciale di Modena ha trasmesso il progetto definitivo-esecutivo per il riposizionamento della seggiovia quadriposto a collegamento permanente EM19 “Val di Nuf”, costruita dalla Ditta “POMA ITALIA” S.p.A. di Leini (TO) nel Giugno 1998 nel Comune di Sutrio località Zoncolan (UD) su progetto originale a firma dell’Ing. Pier Giorgio Graziano, sul tracciato della seggiovia triposto LM27 “Lamaccione (1503) – Belladonna (1674)” nei Comuni di Montecreto (MO) e Sestola (MO), richiedendo il rilascio del Nulla-Osta Tecnico ai fini della sicurezza, ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 11/07/1980 n. 753;
- con note prot. n. 5683-2023 del 17/02/2023, prot. n. 6477-2023 del 23/02/2023 e prot. n. 9948-2023 del 20/03/2023, a seguito di specifica richiesta, codesta Amministrazione provinciale ha trasmesso talune integrazioni progettuali;



vista:

- i) la documentazione progettuale, datata Aprile 2022 e composta da 19 relazioni e 39 elaborati grafici, di realizzazione del nuovo impianto seggioviario mediante riposizionamento, nel comprensorio dei Comuni di Montecreto (MO) e Sestola (MO), della seggiovia quadriposto a collegamento permanente EM19 “Val di Nuf”, costruita dalla Ditta “POMA ITALIA” S.p.A. di Leini (TO) nel Giugno 1998 nel Comune di Sutrio località Zoncolan (UD), a firma del Dott. Ing. Dino Pignatelli come progettista generale e progettista delle parti strutturali, del Dott. Ing. Daniele Pignatelli per le parti strutturali, e del p.i. Antonio Grotto per le apparecchiature elettriche ed elettroniche di potenza, comando e controllo, per conto della Ditta “GRAFFER” s.r.l. di Lonato (BS) responsabile del riposizionamento dell’impianto;
- ii) le integrazioni progettuali, composte da 7 relazioni e da 9 elaborati, trasmesse con la citata nota prot. n. 5683 del 17/02/2023;
- iii) le ulteriori integrazioni progettuali, composte da 4 relazioni, trasmesse con le citate note prot. n. 6477 del 23/02/2023 e prot. n. 9948 del 20/03/2023;
- iv) la relazione geologica e geotecnica, datata Settembre 2019 a firma del Dott. Geol. Daniele Sargenti;
- v) la relazione geotecnica datata Aprile 2022, a firma del Dott. Ing. Dino Pignatelli;
- vi) il Regolamento Generale di cui al Decreto 04/08/1998 n. 400, così come modificato all’art. 7 comma 6 dal D.M. 05/12/2003 n. 392, relativamente alla immunità dal pericolo di frane e valanghe;
- vii) la nota della Regione Emilia Romagna – Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - U.T. Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – MODENA (USTPC-MO) prot. n. 0005586 del 02/02/2023, con la quale il Responsabile dell’UT Sicurezza Territoriale e Protezione Civile dichiara soddisfatte le condizioni riportate nel comma 6 lettera b) dell’art. 7 del D.M. 400/1998 modificato dal D.M. 392/2003, e pertanto l’area su cui insisterà l’impianto non risulta interessata da movimenti franosi in atto o potenziali né dal pericolo di valanghe, a meno di fenomeni nivometeorologici straordinari non prevedibili;
- viii) la documentazione relativa alla nuova fune portante-traente (CE);

visti inoltre:

il D.P.R. 11/07/1980 n. 753;

il D.M. 16/06/1964 n. 1541/0610 e s.m.i.;

la Circolare Ministeriale n. 23 del 18/05/1972;

il D.M. n. 203 del 01 Dicembre 2015;

il Decreto Dirigenziale n. 172 del 18/06/2021 (Decreto Infrastrutture), con particolare riferimento al capitolo 19, relativo al riposizionamento di impianti seggioviari;

il Regolamento (UE) 2016/424 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 marzo 2016 relativo agli impianti a fune e che abroga la Direttiva 2000/9/CE.

il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 11/05/2017 (Decreto Esercizio);



considerato:

- che l'impianto EM19 "Val di Nuf" da riposizionare, di costruzione della Ditta "POMA ITALIA" S.p.A. di Leinì (TO), è stato assoggettato a prima visita di ricognizione finalizzata all'apertura al Pubblico Esercizio il giorno 24 Dicembre 1998, con conseguente rilascio del Nulla-Osta tecnico ex art. 4 del D.P.R. 753/80;
- che gli adempimenti connessi al riposizionamento verranno assunti dalla Ditta "GRAFFER" s.r.l. di Lonato (BS), la quale assume pienamente la responsabilità quale costruttore originario dell'impianto riposizionato;
- che in data 14/06/2021, prima dello smontaggio, è stata effettuata, dai funzionari della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, la visita di sopralluogo, conformemente al disposto del Punto 3.5 della Circolare Ministeriale n. 1508 del 24/02/2011, per la constatazione delle condizioni generali dell'impianto EM19 "Val di Nuf" ai fini dello smontaggio e successivo immagazzinamento, e che a seguito della visita è stato redatto apposito verbale nel quale si esprime parere favorevole allo smontaggio e successivo immagazzinamento, effettuato dalla Ditta "GRAFFER";
- che il tracciato del nuovo impianto coincide con il tracciato della precedente seggiovia;
- che il progetto presentato contiene, oltre a quanto previsto dalla normativa tecnica, anche la documentazione prevista al Punto 19.5.4 del citato D.D. n.172 del 18/06/2021;
- che per la costruzione della nuova seggiovia verranno reimpiegati materiali provenienti tutti dall'impianto denominato "Val di Nuf", ad esclusione di:
 - fune portante-traente;
- che, in riferimento agli adempimenti previsti dal D.D. n. 172/2021, si prevede l'effettuazione di verifiche, controlli e adeguamenti di livello non inferiore a quanto previsto dal D.M. 203/2015 per la Revisione Generale;
- che le parti da riutilizzare sul nuovo impianto non sono soggette a carichi maggiori di quelli risultanti dal progetto originario (ove per carichi si intendono le azioni derivanti dalle funi sui vari elementi dell'impianto nelle diverse condizioni);
- che il progettista ha prodotto un documento di confronto con la normativa vigente all'atto della realizzazione dell'impianto originario, un documento di rispondenza puntuale al citato D.D. n. 172/2021, un documento di rispondenza puntuale al D.M. n. 203/2015, e un documento di confronto con la citata Circolare n. 1508/2011;
- che per la stabilità della fune sugli appoggi viene rispettato il rapporto di 0,8 tra carichi orizzontali dovuti alla spinta del vento fuori esercizio e carichi verticali a fune nuda;
- che il progetto dei sostegni, delle opere in c.a. e dei plinti rispetta le ipotesi di calcolo dovute ai carichi ambientali, formulate nelle NTC 2018;



-che lungo la linea sono posizionati in totale 16 sostegni di linea, 13 di appoggio e 3 di ritenuta, tutti provenienti dall'impianto "Val di Nuf" e così riutilizzati (in parentesi il numero di rulli salita-discesa):

R1 (8R - 8R)	ex R1	S2 (6 - 6)	ex C17	S3 (8 - 8)	ex C13
S4 (8 - 8)	ex C12	R5 (8R - 8R)	ex R3	S6 (4 - 4)	ex C15
S7 (8 - 8)	ex C4	R8 (8R - 8R)	ex R16	S9 (4 - 4)	ex C14
S10 (6 - 6)	ex C8	S11 (6 - 6)	ex C11	S12 (8 - 8)	ex C5
S13 (10 - 10)	ex C6	S14 (12 - 12)	ex C7	S15 (8 - 8)	ex C18
S16 (4 - 4)	ex C19				

-che le rulliere previste sono del tipo rigido trasversalmente ed oscillanti in senso longitudinale, dotate di antiscarrucolanti meccanici verso l'interno linea e di scarpe di raccolta e dispositivi elettrici di arresto per la fune eventualmente scarrucolata verso l'esterno;

-che sono stati riutilizzati 85 veicoli rispetto ai 154 dell'impianto originario, mantenendo la stessa equidistanza dell'impianto originario, pari a 15 m;

-che è presente un attraversamento con piste da sci nella campata S14-S15, nel rispetto delle distanze di sicurezza da terra previste dal punto 3.3.5 del D.D. n. 172/2021;

-che è presente un attraversamento superiore da parte della funivia LB02 "Passo del Lupo – Pian Cavallaro" nella campata S9-S10, e che a protezione dell'impianto di cui all'oggetto da eventuale contatto con la fune traente o la fune zavorra della funivia LB02 "Passo del Lupo – Pian Cavallaro" dovuti alla formazione di manicotti di ghiaccio, è prevista la realizzazione di un sostegno, costituito da un fusto e un cavallotto superiore, posizionato a metà della campata S9-S10 e a lato della linea dell'impianto in progetto, e con il cavallotto orientato ortogonalmente all'andamento della fune traente/zavorra della funivia;

-che il numero di viaggiatori che possono trovarsi contemporaneamente lungo la linea rispetta quanto previsto dal punto 3.1.3.4 del D.D. n. 172/2021, essendo previsto il solo servizio invernale con occupazione delle sole seggiole sul ramo salita (ramo carico al 100%);

-che le caratteristiche complessive dell'impianto originario e di quello riposizionato, con relativo confronto, sono le seguenti:

CARATTERISTICHE GENERALI DELL'IMPIANTO ORIGINARIO E DELL'IMPIANTO RIPOSIZIONATO		
DATI GENERALI E GEOMETRICI	Impianto originario	Impianto riposizionato
Tipo di impianto	Seggiovia quadriposto	Seggiovia quadriposto



Denominazione dell'impianto		"Val di Nuf"	"Lamaccione – Belladonna"
Comune e Provincia		Sutrio (UD)	Montecreto (MO) e Sestola (MO)
Tipo di servizio invernale		sciatori solo salita	sciatori solo salita
Tipo di servizio estivo		non previsto	non previsto
Ubicazione della stazione motrice		monte	monte
Ubicazione del dispositivo di tensione		valle	valle
Quota della stazione motrice (quota terreno)	m	1758,35	1660,85
Quota della stazione motrice (quota fune)	m	1765,50	1668,00
Quota della stazione di rinvio (quota terreno)	m	1366,13	1499,40
Quota della stazione di rinvio (quota fune)	m	1369,60	1502,87
Lunghezza orizzontale dell'impianto	m	1089,91	596,22
Dislivello fune tra le stazioni estreme	m	301,50	165,13
Lunghezza inclinata dell'impianto	m	1152	624,26
Pendenza media dell'impianto	%	27,43	27,70
Pendenza massima longitudinale	%	88,60	46,63
Velocità massima azionamento principale	m/s	2,50	2,50
Velocità di esercizio invernale di progetto	m/s	2,50	2,50
Velocità di esercizio estiva di progetto	m/s	///	///
Velocità con azionamento di riserva	m/s	///	///
Velocità con azionamento di recupero	m/s	0,80	0,80
DATI TECNICI		Impianto origin.	Impianto riposiz.
Diametro nominale della fune traente	mm	42	42
Diametro nominale della fune tenditrice	mm	Tenditore idraulico	Tenditore idraulico
Azione del tenditore idraulico	kN	230	220
Numero dei sostegni di linea	n°	19	16
Numero dei sostegni di appoggio	n°	15	13
Numero dei sostegni di ritenuta	n°	4	3
Numero dei rulli di linea (escluse staz.)	n°	282	200
Diametro dei rulli appoggio / ritenuta	n°	450 / 450	450 / 450
Diametro puleggia motrice	mm	4,40	4,40
Diametro puleggia di rinvio	mm	5,20	5,20
Intervallata di linea	m	5,30	5,30
Tipi di seggiola ad attacco permanente		quadriposto	quadriposto
Numero totale dei veicoli in opera	n°	154	85
Numero massimo di persone	n°	388	168



Equidistanza	m	15	15
Intervallo tra i veicoli	sec	6,03	6,0
Tipo del motore		elettrico c.c.	elettrico c.c.
Potenza di targa del motore elettrico c.c.	kW	319	319
Potenza richiesta all'avviam. motore princ.	kW	349	221
Potenza richiesta a regime motore princ.	kW	289	182
Potenza continuativa motore di recupero	kW	104	104
Potenza richiesta all'avviam. mot. recupero	kW	113	92,25
Potenza richiesta a regime mot. recupero	kW	102	69,50
Portata massima invernale oraria	P/h	2400	2400
Senso di rotazione		orario	orario
Collegamento tra le stazioni		cavo interrato	cavo interrato

POTENZA, ADERENZA E GRADI DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO ORIGINARIO E DELL'IMPIANTO RIPOSIZIONATO			
POTENZA E SCORRIMENTO ALL'AVVIAMENTO		"Val di Nuf"	"Lamaccione – Belladonna"
Accelerazione all'avviamento	m/s ²	0,20	0,20
Potenza richiesta all'avviamento	kW	349	221
Aderenza fune sulla puleggia motrice			0,147
POTENZA E SCORRIMENTO A REGIME		"Val di Nuf"	"Lamaccione – Belladonna"
Tiro sulla stazione motrice	daN	25988	18982
Rendimento dell'argano		0,85	0,85
Potenza richiesta a regime	kW	289	182
VERIFICHE REGOLAMENTARI			
Tensione massima della fune traente	daN	20735	19970
Grado di sicurezza della fune traente		5,22	5,42
Carico minimo per rullo di appoggio	daN	168	167(S2)
Carico massimo per rullo di appoggio	daN	540,7	510,6 (S14)
Carico massimo per rullo di ritenuta	daN	-433,4	-325,9 (R1)
Deviazione massima unitaria per rullo della fune	°	2,37	2,16

Per tutto quanto sopra indicato nelle *premesse*, nei *visto* e nei *considerato*, questo Ufficio rilascia agli effetti dell'art. 3 del D.P.R. 11/07/1980 n. 753 il Nulla-Osta tecnico ai fini della sicurezza per l'Approvazione del progetto dell'impianto di cui ai seguenti elaborati:

ANSFISA – Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
Unità Organizzativa Territoriale di Venezia – Sezione coordinata di Bologna dell'ex USTIF di Venezia
 Via Dell'Industria 13 - 40138 Bologna
 Tel. 051-6046252
 uot_ve@ansfisa.gov.it
 ansfisa@pec.ansfisa.gov.it



- 01) – REL.04 Relazione Tecnica Generale;
- 02) – TAV.03 Corografia di inquadramento;
- 03) – TAV 02a Profilo di linea 1a5000;
- 04) – TAV.01 Profilo Linea 1:1000;
- 05) – TAV 01 Profilo di linea 1:500;
- 06) – TAV.PLN01 Planimetria ex-ante;
- 07) – TAV.PLN02 Planimetria ex-post;
- 08) – TAV.PLN03 Planimetria sovrapposizione ex-ante/ex-post;
- 09) – REL.02 Riepilogo componenti;
- 10) – REL.09 Calcolo di linea Rev. 01 del 27/01/2023;
- 11) – REL.05 Dichiarazione del progettista generale dell'impianto;
- 12) – REL.08 Confronto puntuale con DD 172-2021;
- 13) – REL.01 Confronto normativa riposizionamenti;
- 14) – REL.I01 Comparativa Rev. 01 del 23/01/2023;
- 15) – TAV1.ST01 Sistemazione stazione di valle rinvio-tenditrice Rev. 01 del 09/01/2023;;
- 16) – TAV1.ST01 Sistemazione stazione di valle rinvio-tenditrice Rev. 02 del 23/01/2023;
- 17) – TAV1.ST02 Sistemazione stazione di monte motrice Rev. 01 del 09/01/2023;
- 18) – TAV1.ST02 Sistemazione stazione di monte motrice; Rev. 02 del 23/01/2023;
- 19) – REL.06 Attraversamenti Rev. 01 del 09/02/2023;
- 20) – REL.AT01 Protezione attraversamento funivia "Passo del Lupo";
- 21) – TAV.AT01 Protezione attraversamento linea funivia "Passo del Lupo";
- 22) – TAV.PS Piano di Soccorso;
- 23) – Progetto Esecutivo Equipaggiamenti Elettrici;
- 24) – REL.07 Valutazione del rischio d'incendio;
- 25) – Piano dei controlli non distruttivi;
- 26) – Tappeto d'imbarco – Relazione Generale;
- 27) – TAV.TPP_A Dimensione fossa tappeto di imbarco;
- 28) – TAV.TPP_B Fossa tappeto di imbarco;
- 29) – REL.16 Relazione sui materiali;
- 30) – Piano di manutenzione della parte strutturale dell'opera - Relazione generale;
- 31) – Piano di manutenzione della parte strutturale dell'opera – Programma di manutenzione e sottoprogramma delle prestazioni;

facendo altresì presente che il nulla-osta medesimo verrà a decadere qualora la visita di ricognizione venga richiesta oltre due anni dalla data del presente provvedimento.

Si formulano, altresì, le seguenti prescrizioni che devono essere ottemperate all'atto della presentazione dell'istanza di effettuazione delle verifiche e prove funzionali ex art. 5 del DPR 753/80:



- 1)- Il proposto Direttore di Esercizio deve integrare il Piano di Soccorso presentato dalla Ditta costruttrice con specifiche riguardanti il reclutamento dei soccorritori necessari, oltre agli autisti e al Capo Servizio, i tempi di accesso delle squadre all'impianto, la disponibilità di mezzi meccanici nonché le eventuali convenzioni stipulate con organizzazioni pubbliche che si impegnino a fornire personale per le operazioni di soccorso in linea. A riprova dell'efficacia del sistema di salvataggio così integrato, il Direttore di Esercizio dovrà effettuare una prova di soccorso in linea - prima che siano concluse le verifiche e prove funzionali - dimostrando a questo Ufficio che le operazioni si svolgono con la necessaria rapidità e comunque in un tempo non superiore alle 2,5 ore.
- 2)- Nel caso il Piano di Soccorso preveda lo spostamento aereo del soccorritore, dovranno essere previsti i punti fissi di ancoraggio dell'operatore a terra che assicura l'agente che si sposta lungo la fune portante-traente.
- 3)- L'attrezzatura di soccorso per calata (certificata) dovrà prevedere la durata massima consentita, al termine della quale dovrà essere sostituita; la Società Esercente deve predisporre un apposito scadenziario di tale attrezzatura o delle sue parti, ai fini del controllo da parte di questo Ufficio.
- 4)- Il personale dell'impianto dovrà essere fornito di imbracature (EN 361) per la manutenzione dotate di 2 cordini e dispositivo anticaduta per la salita sui sostegni.
- 5)- Devono essere fornite le Dichiarazioni di Conformità dei Sottosistemi, ai sensi del Regolamento (UE) 2016/424, ed i relativi M.U.M. Manuali di Uso e Manutenzione (comprensivi del piano dei controlli revisionali previsti dalle norme vigenti).
- 6)- Deve essere prodotta la Relazione sulla valutazione del rischio fulminazione.
- 7)- In sede di costruzione delle stazioni e dei plinti, il Direttore dei Lavori deve verificare se i valori assunti dal progettista delle opere civili per i parametri geotecnici siano confermati, eseguendo le necessarie prove e indagini geotecniche a scavo aperto.
- 8)- Devono essere valutate da un esperto del settore le condizioni di stabilità delle piante a lato del tracciato.
- 9)- Deve essere consegnata la relazione di cui al punto 19.6 del Decreto Dirigenziale n. 172 del 18/06/2021 e al punto 3.14 della Circolare Ministeriale n. 1508 del 24/02/2011, redatta dal Direttore dei Lavori, relativa al giudizio dettagliato sull'esito dei controlli, verifiche ed adeguamenti, nonché sui conseguenti provvedimenti adottati, corredata della prescritta documentazione probatoria.
- 10)- Una delle stazioni deve essere collegata alla rete telefonica pubblica.
- 11)- Alle stazioni di valle e di monte deve essere predisposto un dispositivo atto a provocare automaticamente l'arresto dell'impianto, nel caso che una seggiola non sia stata evacuata al di là della banchina di sbarco;
- 12)- I falconi dei sostegni devono essere muniti di adeguata targa che riporti il valore del carico massimo.
- 13)- Deve essere prodotta la Certificazione della resistenza allo scoppio delle nuove tubazioni flessibili delle centraline freni, e l'esito delle prove di tenuta su quelle rigide se mantenute.



- 14)- Deve provvedersi al conseguimento o al rinnovo del Certificato di Prevenzione Incendi di cui al D.M. 04/05/1998, in presenza di attività previste dal D.M. 16/02/1982, n. 818.
- 15)- Il Direttore dei Lavori, in concomitanza con la fine lavori, deve attestare di aver ottemperato a quanto previsto dalla Valutazione Rischio Incendio.
- 16)- Devono essere disponibili estintori adeguati al carico presente (non inferiori a 21A-144B-C).
- 17)- Le vetrate delle cabine comando devono permettere al personale una ampia visuale sul punto di imbarco/sbarco, compresa la parte degli arti inferiori.
- 18)- Il concessionario deve documentare l'avvenuta segnalazione degli ostacoli alla navigazione aerea all'ENAC e all'Autorità militare.
- 19)- Il MUM deve contenere anche le specifiche relative alla pedana mobile di imbarco.
- 20)- Nel Regolamento di Esercizio il proposto Direttore di Esercizio dovrà specificare le operazioni connesse con il non utilizzo della pedana mobile di imbarco.
- 21)- Nel Regolamento di Esercizio il proposto Direttore di Esercizio dovrà interdire l'utilizzo dei "cannoni" per la produzione della neve artificiale nei tratti di pista che sottopassano le funi dell'impianto, in modo da evitare la formazione di manicotti di ghiaccio sulle morse e sulle funi e per evitare la riduzione del franco verticale rispetto al manto nevoso.
- 22)- Per quanto riguarda le strutture ed i rivestimenti delle Stazioni e delle cabine di comando, ai fini della resistenza al fuoco, dovranno essere osservate le norme di cui all'art. 3.12.14 delle P.T.S.
- 23)- Tutti i sostegni che insistono su piste di discesa dovranno essere protetti come ritenuto idoneo dal Responsabile delle piste della Società Esercente.
- 24)- Ai sensi dell'art. 29.2 del Regolamento Generale di cui al Decreto 04/08/1998 n. 400, il nominativo dell'Ingegnere Direttore dei Lavori e la data di inizio lavori devono essere comunicati anche a questo Ufficio. prima che i lavori abbiano inizio; inoltre, la Società Esercente dovrà aver cura di consegnare copia della presente nota ai futuri Direttori di Esercizio e Direttori dei Lavori per il rispetto delle prescrizioni che gli competono.

Ultimata la costruzione e la messa a punto dell'impianto, effettuato il prescritto periodo di pre-esercizio (periodo di prova 50 ore), sempre che l'istruttoria tecnica sia stata completata con lo scioglimento di tutte le riserve connesse con le prescrizioni sopra formulate, la Società Esercente chiederà all'Ente Concedente e all'ANSFISA, con specifica domanda in carta legale, l'espletamento delle verifiche e prove funzionali di cui all'art. 5 del D.P.R. 753/80, ai fini dell'apertura al Pubblico Esercizio per il trasporto di persone.

Allo scrivente Ufficio, unita a tale domanda, deve pervenire la relazione sui lavori eseguiti redatta del Direttore dei Lavori, corredata dai seguenti documenti:

- 1) una dichiarazione, redatta ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.R. 753/80, attestante:



- a) che l'impianto è completamente ultimato e che tutte le relative opere sono state eseguite a regola d'arte, in conformità al progetto ed alle eventuali varianti approvate e sotto l'osservanza delle norme tecniche in vigore;
- b) che sia il tracciato, sia le progressive e le quote di appoggio delle funi, sia la natura e le caratteristiche dei terreni interessati dalle fondazioni corrispondono ai dati ed alle previsioni di progetto;
- c) che, sulla base dei documenti e certificati esibiti dai costruttori e degli eventuali accertamenti espletati direttamente, ha verificato la corrispondenza dei materiali utilizzati, per qualità e per caratteristiche meccaniche, alle previsioni di progetto, e comunque la conformità a quanto stabilito dalle norme applicabili in materia, e che inoltre, sulla base di certificati in esito ad idonee prove non distruttive, tutti gli elementi strutturali e gli organi meccanici, il cui eventuale cedimento può compromettere la sicurezza delle persone e per i quali non ricorre la certificazione CE, sono ammissibili in opera;
- d) che l'impianto di messa a terra elettrica risulta conforme ai requisiti di sicurezza previsti dalla norma CEI 64-8 e s.m.i., nonché dalla norma CEI 11-1 e s.m.i. se l'impianto è interessato da cabina elettrica di trasformazione, e che l'impianto risulta protetto contro i fulmini secondo le prescrizioni della norma CEI EN 62305/1-4 e s.m.i.; a tal fine allega i certificati relativi ai controlli e alle misure effettuati;
- e) che è stato favorevolmente effettuato un periodo di prova (rodaggio);

Ove nel corso dei lavori si sia reso necessario, d'intesa con il progettista, apportare lievi modifiche a talune delle soluzioni costruttive previste nel progetto e nelle eventuali varianti già approvate, il Direttore dei Lavori deve darne comunicazione nella dichiarazione di cui al precedente punto, giustificando con apposita documentazione le soluzioni adottate.

In allegato alla dichiarazione di cui al precedente punto 1) il Direttore dei Lavori deve produrre la seguente documentazione:

- 2) il verbale delle prove interne, attestante l'esito positivo delle verifiche e prove funzionali dell'impianto;
- 3) il certificato relativo al collaudo statico delle opere civili (dell'impianto e della fossa della pedana mobile di imbarco) rilasciato ai sensi della Legge 05/11/1971 n. 1086 e della Legge 02/02/1974 n. 64;
- 4) la relazione circa l'esito dell'esame magnetoaduttivo effettuato sulla fune portante-traente, nonché la dichiarazione di conformità CE per l'impalmatura;
- 5) le certificazioni e documentazioni, rilasciate ai sensi del D.M. 37/2008, concernenti gli impianti elettrici, l'impianto di messa a terra e il coordinamento selettivo delle protezioni
- 6) la risposta alle prescrizioni e riserve emerse a seguito dell'esame del progetto;



- 7) ogni altra dichiarazione del professionista del quale il Direttore dei Lavori si sia avvalso per le parti specialistiche, attestante la loro corretta esecuzione e messa a punto, ferma restando la responsabilità generale dello stesso Direttore dei Lavori per il coordinamento e la reciproca compatibilità delle parti;
- 8) le dichiarazioni dei responsabili delle Ditte fornitrici degli elementi strutturali dell'impianto, degli organi meccanici e di componenti specialistici, attestanti la corretta esecuzione delle lavorazioni, con particolare riguardo all'esecuzione delle saldature, dei montaggi effettuati, sia in fabbrica che sull'impianto, nonché la corretta messa a punto ed il corretto funzionamento dei diversi meccanismi e dispositivi.

Si ricorda infine che:

- i) la Società Esercente dovrà nominare il Direttore di Esercizio e il Capo Servizio del nuovo impianto, richiedendo poi a questo Ufficio i previsti Nulla-Osta;
- ii) dovrà essere predisposta dalla Ditta costruttrice una copia degli schemi elettrici aggiornati, nonché un M.U.M. – manuale contenente le istruzioni per la manutenzione delle parti elettriche e meccaniche da consegnarsi allo scrivente Ufficio;
- iii) dovrà essere redatta, dal proposto Direttore di Esercizio, una bozza del Regolamento di Esercizio e del Piano di Evacuazione che, dopo le eventuali integrazioni apportate in sede di verifiche e prove, dovrà essere inviata all'ente Concedente per l'approvazione.

Si rimane in attesa di ricevere, da parte di codesta Provincia in qualità di Ente Concedente, copia del provvedimento di approvazione del progetto; nel contempo si restituisce in allegato alla presente la copia di spettanza degli elaborati, facenti parte del Progetto definitivo, muniti del prescritto visto di competenza.

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Antonio Figuera
051 6046287

Il Dirigente coordinatore
Ing. Pietro Marturano

