

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE SENZA IMPEGNO DI SPESA

N. 1807 del 17/08/2026

AREA SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE

SERVIZIO AMMINISTRATIVO TRASPORTI

OGGETTO: IMPIANTO A FUNE INTERPROVINCIALE DI COMPETENZA METROPOLITANA AI SENSI DELL'ART. 3 DEL D.P.R. 11 LUGLIO 1980, N. 753 E DELLA L.R. EMILIA-ROMAGNA 2 OTTOBRE 1998 N. 30. NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD ATTACCHI FISSI "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO" NEI COMUNI DI LIZZANO IN BELVEDERE (BO) E FANANO (MO). APPROVAZIONE DELLA VARIANTE COSTRUTTIVA AL PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO FUNIVIARIO, AI FINI DEL RILASCIO DELLA FUTURA CONCESSIONE DI ESERCIZIO DELL'IMPIANTO.

Il Dirigente/Funzionario delegato

DECISIONE

1. **Approva**, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 3 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e dell'art. 28 commi 5 e 6 della L.R. 2 ottobre 1998, n. 30, **la Variante Costruttiva al Progetto Definitivo-Esecutivo funiviario** relativo alla realizzazione dell'impianto a fune interprovinciale Nuova seggiovia quadriposto ad attacchi fissi "Polla-Lago Scaffaiolo", in sostituzione della seggiovia quadriposto LM31 "Direttissima" e della sciovvia "Cupolino", collegante Lizzano in Belvedere con Fanano nel comprensorio sciistico del Corno alle Scale, comprensiva di elenco elaborati aggiornato, **ai fini del rilascio della futura concessione di esercizio dell'impianto.**
2. **Recepisce la Variante Costruttiva** all'uopo predisposta e redatta dall'impresa CCM Finotello S.r.l. di Pianezza (TO), dando atto che la stessa contiene le modifiche progettuali e le integrazioni elaborate in risposta alle prescrizioni formulate da A.N.S.F.I.S.A. e dall'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, e che le tavole e gli elaborati grafici e tecnici di variante sostituiscono integralmente i corrispondenti elaborati del progetto originario precedentemente approvato.
3. **Richiama** a tutti gli effetti, la Determina Dirigenziale n. 131 del 27/01/2026 – prot. n. 5351/2026, con la quale la Scrivente Amministrazione ha approvato il **Progetto Definitivo-Esecutivo**

funiviario relativo alla realizzazione dell'impianto a fune interprovinciale denominato “Nuova seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo” – Revisione 1”, in sostituzione della seggiovia quadriposto LM31 “Direttissima” e della sciovia “Cupolino”, collegante Lizzano in Belvedere con Fanano nel comprensorio sciistico del Corno alle Scale, previo nulla-osta ai fini della sicurezza prot. n. 101702 del 30/12/2025 rilasciato da A.N.S.F.I.S.A., ricevuto in data 31/12/2025 ed assunto al protocollo dell’Ente al n. 85396 del 31/12/2025, che ne costituisce parte integrante e sostanziale.

4. **Specifica**, al solo scopo ricognitivo, che permane l’efficacia di variante agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Fanano (MO) ed imprecluso ogni altro effetto sin qui svolto.
5. **Richiama e dispone** come vincolanti e cogenti per i soggetti interessati, ciascuno per la propria competenza, tutte le prescrizioni e gli adempimenti indicati nel nulla-osta ai fini della sicurezza rilasciato da A.N.S.F.I.S.A. – Ufficio Operativo Territoriale Nord-Est (Sede di Bologna) con nota prot. n. 41763 del 10/08/2026 (assunta al protocollo dell'Ente concedente al n. 56124 in pari data), di cui ai punti dal n. 1 al n. 23 dettagliati in motivazione, la cui ottemperanza dovrà essere verificata nel corso dei lavori e/o all'atto della presentazione dell'istanza per le verifiche tecniche e prove funzionali.
6. **Demanda** al futuro concessionario, Comune di Lizzano in Belvedere, la presentazione della regolare istanza di concessione all’esercizio dell’impianto, previo compimento e svolgimento di tutti gli adempimenti, atti e fatti volti a rendere l’opera idonea alla futura concessione e fruibile all’utenza pubblica.
7. **Segnala** che l’apertura al pubblico esercizio dell'impianto è subordinata a quanto disposto dall’art. 30 del D.M. 4 agosto 1998, n. 400, e verrà disposta con formale provvedimento di questa Amministrazione metropolitana, previo nulla-osta all'apertura ai fini della sicurezza rilasciato da A.N.S.F.I.S.A. ai sensi dell’art. 4 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.
8. **Trasmette** copia del presente provvedimento al Comune di Lizzano in Belvedere, al Comune di Fanano, alla Società Corno alle Scale S.r.l., ad A.N.S.F.I.S.A. – Sede di Bologna, ciascuno per quanto di rispettiva competenza.
9. **Dà atto** che la presente determinazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, e che la stessa sarà pubblicata all'Albo Pretorio online della Città metropolitana di Bologna per i termini di legge.

Avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso al TAR di Bologna nel termine di 60 giorni o in alternativa ricorso straordinario nel termine di 120 giorni, entrambi decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell’atto o dalla piena conoscenza di esso.

MOTIVAZIONE

L'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 "Nuove norme sulle ferrovie, tramvie e autofilovie in regime di concessione", dispone che l'esecuzione delle opere per la realizzazione di impianti destinati all'erogazione di servizi collettivi di pubblico trasporto terrestre, nello specifico di impianti a fune, è subordinata al rilascio di apposita autorizzazione da parte dell'Ente Locale Territoriale concedente, secondo le rispettive attribuzioni. Detta autorizzazione è in ogni caso subordinata alla preventiva approvazione dei progetti relativi alle opere di interesse, previo rilascio del nulla-osta ai fini della sicurezza, da parte del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti.

Il D.M. 15 marzo 1982 n. 706 definisce le norme tecniche per la costruzione e l'esercizio delle sciovie in servizio pubblico.

La L.R. 10 gennaio 1995 n. 1 detta norme in merito alla disciplina degli impianti di trasporto a fune in particolare la gestione degli stessi.

Il D.M. 4 agosto 1998 n. 400 è il regolamento generale recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinate al trasporto di cose.

La L.R. 2 ottobre 1998 n. 30 delega alla Provincia/Città metropolitana le competenze amministrative in materia di impianti a fune di ogni tipo per trasporto di persone e merci in servizio pubblico, comprese quelle di cui al D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, al D.M. 15 marzo 1982 n. 706 ed al D.M. 4 agosto 1998 n. 400.

La L.R. 10 gennaio 1995 n. 1 "Disciplina degli impianti di trasporto a fune, delle piste da sci e dei sistemi di produzione programmata per la neve" in combinato disposto con la L.R. 2 ottobre 1998 n. 30 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", **delega**, alla Città metropolitana di Bologna, **le competenze amministrative in materia di impianti a fune di ogni tipo per trasporto di persone e merci in servizio pubblico**, comprese quelle di cui al D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, al D.M. 15 marzo 1982 n. 706 ed al DM 04.08.1998 n. 400.

La Città metropolitana di Bologna, è attualmente l'Ente Concedente competente per l'impianto a fune interprovinciale seggiovia quadriposto LM31 "Direttissima" avente estensione territoriale interprovinciale collegando il Comune di Lizzano in Belvedere (BO) con il Comune di Fanano (MO) e dell'impianto sciovuario "Cupolino", già dismesso, nel comprensorio sciistico del Corno alle Scale, ai sensi di quanto previsto dal D.P.R. 11 Luglio 1980 n. 753, dalla L.R. n. 1/1995 e dall'art. 28, commi 5 e 6 della L.R. 30/1998, che fa riferimento specifico agli impianti a fune aventi estensione

interprovinciale.

La Città metropolitana di Bologna, in particolare l'Area Sviluppo Economico e Sociale - Servizio amministrativo Trasporti – è quindi competente anche per il nuovo costruendo impianto, relativamente al rilascio della concessione di esercizio e di tutti i provvedimenti amministrativi successivi connessi, comprese le nomine del personale di esercizio, l'approvazione delle tariffe, ecc.

La Città metropolitana di Bologna con determina dirigenziale n. 131 del 27/01/2026 prot. n. 5351/2026 ha approvato il **Progetto Definitivo-Esecutivo funiviario** relativo alla realizzazione dell'impianto a fune interprovinciale denominato “Nuova seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo” – Revisione 1”, in sostituzione della seggiovia quadriposto LM31 “Direttissima” e della sciovia “Cupolino”, collegante Lizzano in Belvedere con Fanano nel comprensorio sciistico del Corno alle Scale, previo nulla-osta ai fini della sicurezza prot. n. 101702 del 30/12/2025 rilasciato da A.N.S.F.I.S.A., ricevuto in data 31/12/2025 ed assunto al protocollo dell'Ente al n. 85396.

Successivamente il Comune di Lizzano in Belvedere in qualità di futuro concessionario dell'impianto, ha presentato a questa Amministrazione, con note assunte agli atti in data 10/06/2026 ai prot. nn. 41172, 41258, 41260, 41275, 41279, 41280, 41282, 41285, 41286, la documentazione tecnica relativa ad una Variante Costruttiva Sostanziale al citato Progetto Definitivo-Esecutivo funiviario, per l'approvazione, previa acquisizione del nulla-osta ai fini della sicurezza come sopra specificato.

La Città metropolitana di Bologna, in qualità di futuro ente concedente, con nota prot. n. 41549 del 11/06/2026, ha inviato ad A.N.S.F.I.S.A. la documentazione di cui sopra richiedendo:

- il prescritto nulla-osta ai fini della sicurezza per l'approvazione della Variante Costruttiva al Progetto Definitivo-Esecutivo funiviario, ai sensi del D.P.R. 753/1980 art. 3.

Il Comune di Lizzano in Belvedere ha successivamente trasmesso ulteriori integrazioni progettuali spontanee, pervenute in data 23/06/2026 (prot. n. 44906) e in data 16/07/2026 (prot. n. 50769), le quali sono state tempestivamente trasmesse da questa Amministrazione ad A.N.S.F.I.S.A. con note prot. n. 45133 del 24/06/2026 e prot. n. 50825 del 16/07/2026 per la necessaria istruttoria tecnica, ai fini del rilascio del nulla-osta ai fini della sicurezza per l'approvazione della Variante Costruttiva al Progetto Definitivo-Esecutivo funiviario, ai sensi del D.P.R. 753/1980 art. 3.

Con nota prot. n. 41763 del 10/08/2026 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (A.N.S.F.I.S.A.) – Ufficio Operativo Territoriale Nord-Est (Sede di Bologna) ha rilasciato il nulla-osta ai fini della sicurezza (allegato alla presente determinazione) per l'approvazione della Variante Costruttiva al Progetto Definitivo-Esecutivo funiviario di

montaggio della Nuova seggiovia quadriposto ad attacchi fissi “Polla-Lago Scaffaiolo” nei Comuni di Lizzano in Belvedere (BO) e Fanano (MO).

Il nulla-osta ai fini della sicurezza è stato ricevuto in data 10/08/2026 ed assunto al protocollo dell’Ente nella stessa data al n. 56124.

Il nulla-osta ai fini della sicurezza rilasciato da A.N.S.F.I.S.A. e sopra citato, costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, richiama:

- i. la nota prot. n. 47231 del 15/07/2025 pervenuta in data 16/07/2025 e assunta agli atti A.N.S.F.I.S.A. con Prot. n. 55800, con la quale la Città metropolitana di Bologna in qualità di Ente Concedente ha richiesto il rilascio del nulla-osta ai fini della sicurezza, ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 11/07/1980 n. 753, alla Approvazione del progetto originario;
- ii. il progetto definitivo/esecutivo originario dell’impianto in oggetto, datato Giugno 2025 e composto da relazioni tecniche e elaborati grafici, a firma dell’Ing. Giorgio Maria Demichelis come progettista generale, dell’Ing. Pierfrancesco Cappellari per le apparecchiature elettriche ed elettroniche di potenza, comando e controllo e dell’Ing. Stefano Burgoni per la valutazione del rischio di incendio, trasmesso dalla Città metropolitana in allegato alla citata nota;
- iii. la nota con la quale A.N.S.F.I.S.A. ha richiesto 10 integrazioni e/o chiarimenti al progetto originario presentato;
- iv. la nota prot. n. 75382 del 20/11/2025 pervenuta in data 21/11/2025 e assunta agli atti A.N.S.F.I.S.A. con Prot. n. 0090209, con la quale la Città metropolitana ha trasmesso i chiarimenti e integrazioni progettuali richiesti;
- v. la nota prot. n. 101702 del 30/12/2025 con la quale A.N.S.F.I.S.A. ha rilasciato il nulla-osta ai fini della sicurezza, di cui all’art. 3 del D.P.R. 753/80, per la approvazione del progetto originario dell’impianto seggioviario di cui trattasi;
- vi. la nota prot. n. 41549 del 11/06/2026 pervenuta in data 11/06/2026 e assunta agli atti A.N.S.F.I.S.A. con Prot. n. 0030598, con la quale la Città metropolitana di Bologna in qualità di Ente Concedente ha richiesto il rilascio del nulla-osta ai fini della sicurezza, ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 11/07/1980 n. 753, alla approvazione di un progetto di Variante Costruttiva sostanziale;
- vii. il progetto definitivo/esecutivo della Variante Costruttiva sostanziale dell’impianto in oggetto, datato Marzo 2026 e composto da relazioni tecniche e elaborati grafici, a firma dell’Ing. Giorgio Maria Demichelis come progettista generale, dell’Ing. Pierfrancesco Cappellari per le apparecchiature elettriche ed elettroniche di potenza, comando e controllo, e dell’Ing. Stefano Burgoni per la valutazione del rischio di incendio, trasmesso dalla Città metropolitana in allegato alla sopra citata nota;

- viii. la nota prot. n. 45133 del 24/06/2026 pervenuta in data 25/06/2026 e assunta agli atti A.N.S.F.I.S.A. con Prot. n. 0033171, con la quale la Città metropolitana di Bologna in qualità di Ente Concedente ha trasmesso talune integrazioni alla documentazione progettuale;
- ix. la nota prot. n. 50825 del 16/07/2026 pervenuta in data 16/07/2026 e assunta agli Atti A.N.S.F.I.S.A. con Prot. n. 0037372, con la quale la Città metropolitana di Bologna in qualità di Ente Concedente ha trasmesso ulteriori integrazioni alla documentazione progettuale;
- x. il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753;
- xi. il Regolamento Generale emanato con D.M. 4 agosto 1998 n. 400;
- xii. 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;
- xiii. il Decreto Dirigenziale n. 86 del 11/05/2017 (Decreto Esercizio);
- xiv. il Decreto Dirigenziale n. 172 del 18/06/2021 (Decreto Infrastrutture);
- xv. il Decreto Dirigenziale congiunto MIT/A.N.S.F.I.S.A. prot. n. 82216 del 29 dicembre 2023;
- xvi. la nota prot. n. 9364 del 19/11/2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a firma del Direttore Generale della Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale del Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, e dei Dirigenti della Div. 1 e della Div. 4 di suddetta Direzione, avente oggetto *“Quesito su interpretazione art. 7, comma 6, Decreto Ministro Trasporti 4 agosto 1998, n. 400 (Regolamento generale recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinate al trasporto di persone) come modificato dall’articolo 1 del D.M. 392 del 5 dicembre 2003”*;
- xvii. la nota prot. n. 84654 del 21/11/2024 a firma del Direttore dell’A.N.S.F.I.S.A. e del Dirigente Generale della Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti fissi e l’Operatività Territoriale, avente oggetto *“Impianti funiviari - Immunità da frane e valanghe – Interpretazione e corretta applicazione dell’art.7 comma 6 del D.M. n. 400 del 04/08/1998 come modificato dall’art.1 del D.M. n. 392 del 05/12/2003”*.

Riporta le seguenti considerazioni:

- l’impianto è classificabile di tipo “B” ai sensi del Decreto Dirigenziale congiunto MIT/A.N.S.F.I.S.A. prot. n. 82216 del 29 dicembre 2023, in quanto le caratteristiche tipologiche, funzionali e tecnologiche presentano elementi che non sono caratterizzati da particolari innovatività e utilizzano architetture e tecnologie già sperimentate sul territorio nazionale;
- l’impianto di cui trattasi, nella prima parte del suo sviluppo sostituisce, all’incirca sullo stesso tratto, la seggiovia LM31 “Direttissima”, che verrà dismessa; nella seconda parte del suo sviluppo insiste su un tracciato nuovo e andrà a sostituire funzionalmente la sciovia LS135 “Cupolino”, che

verrà dismessa; la stazione di valle del nuovo impianto è prevista circa 140 metri più a monte di quella esistente e spostata di circa 35 metri sulla sinistra, mentre la stazione di monte è prevista circa 240 metri più a monte della seggiovia “Direttissima” e circa 35 metri verso destra;

- l'impianto comprende una stazione motrice tenditrice a valle, una stazione intermedia con pedana mobile e una stazione di rinvio fissa a monte;
- viene richiesto l'esercizio invernale per sciatori solo in salita e pedoni in salita e discesa, e l'esercizio estivo per pedoni in salita e discesa;
- l'esercizio si svolgerà con la limitazione di massimo due pedoni per veicolo sul ramo salita e sul ramo discesa, con imbarco e sbarco nelle stazioni di valle e di monte;
- l'esercizio estivo si svolgerà con la stazione intermedia chiusa e quindi con imbarco e sbarco solo nelle stazioni di valle e di monte;
- viene previsto l'esercizio estivo notturno, per trasporto solo di pedoni e con la stazione intermedia chiusa;
- la stazione motrice tenditrice a valle è costituita da un portale metallico sul quale viene montato il telaio con le vie di corsa sulle quali si sposta il carro ed è protetta da una copertura dotata di ampie finestrate; la stazione intermedia è ubicata all'incirca in corrispondenza dell'arrivo della seggiovia “Direttissima” ed è dotata di una pedana mobile in carpenteria metallica; la stazione di rinvio fissa a monte è priva di copertura;
- l'imbarco e lo sbarco sono longitudinali;
- è presente una pedana di imbarco con fossa alta della ditta EMMEGI.

Riporta inoltre le ulteriori considerazioni:

- la Variante Costruttiva sostanziale viene proposta al fine di incrementare il più possibile la portata oraria massima, pari a 1200 p/h del progetto originario; tale incremento di portata viene realizzato attraverso un aumento del numero di veicoli in linea e l'installazione di 2 nuovi sostegni di linea, raggiungendo così una portata oraria massima pari a 1650 p/h;
- il progetto di variante prevede anche lo spostamento di alcuni sostegni rispetto alle posizioni originarie, in specifico il sostegno S3 viene spostato di 2,50 metri verso valle, il sostegno S4 viene spostato di 8,00 metri verso valle e il sostegno S13 viene spostato di 1,00 metro verso valle;
- il progetto di variante prevede inoltre lo spostamento della stazione intermedia di circa 9 metri verso monte, con conseguente spostamento dei sostegni S9, S10R, S11R e S12;

- il progetto di variante prevede infine l'installazione di una nuova apparecchiatura elettrica ed elettronica di potenza, comando e controllo, con elettronica di ultima generazione, e di un nuovo circuito di sicurezza di tipo selettivo;
- non è prevista l'installazione di ganci portabiciiclette sulle seggiole come da parere espresso dall'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità "Emilia Centrale" in sede di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto, che prevedeva, tra le prescrizioni, l'espressa disposizione di divieto di trasporto biciclette;
- nell'ipotesi di esercizio con un ramo completamente carico (sciatori in salita) e l'altro carico a metà si hanno in linea 276 persone, quantità inferiore al limite normativo di 350 persone (punto 3.1.3.4 del D.D. 172/2021);
- in considerazione delle varianti proposte, il nulla-osta rilasciato con la nota prot. n. 101702 del 30/12/2025 deve intendersi annullato e sostituito dal presente provvedimento.

Le caratteristiche tecniche principali dell'impianto sono:

- tipo di esercizio		viaggiatori con sci ai piedi (sciatori) solo in salita viaggiatori senza sci ai piedi (pedoni) in salita e discesa
- ubicazione della stazione motrice tenditrice		a valle
- ubicazione della stazione di rinvio fissa		a monte
- quota s.l.m. stazione di valle (quota piano imbarco)	m	1487,23
- quota s.l.m. stazione di valle (quota fune)	m	1490,93
- quota s.l.m. stazione intermedia (quota pedana mobile)	m	1673,15
- quota s.l.m. stazione di monte (quota piano imbarco)	m	1785,10
- quota s.l.m. stazione di monte (quota fune)	m	1788,80
- lunghezza orizzontale tra assi ruote terminali	m	1000,63
- dislivello tra gli ingressi in stazione	m	297,87
- lunghezza inclinata tra assi ruote	m	1051,99
- lunghezza dell'anello di fune	m	2119,37
- pendenza media della linea	%	29,95
- senso di marcia dell'impianto		orario
- velocità di esercizio per sciatori	m/s	2,6
- velocità di esercizio per pedoni	m/s	1,5
- posti per veicolo	n°	4
- equidistanza tra i veicoli	m	22,69
- portata massima sciatori	sc/h	1650
- portata massima pedoni	p/h	476
- intervallo nelle partenze sciatori	s	8,73
- tempo di percorrenza sciatori	2.6m/s	6'42''

	1.5m/s	11'37''
- numero totale veicoli	n°	93
- azione nominale del tenditore	daN	29000
- velocità massima con argano di recupero	m/s	1.0
- diametro fune portante – traente	mm	40
- carico minimo di rottura	kN	1317
- massa lineare della fune	kg/m	6.31
- massa del veicolo vuoto	kg	220
- massa del veicolo carico	kg	540
- intervvia in linea	m	5.0
- diametro puleggia motrice	mm	4900
- diametro puleggia rinvio	mm	4900
- tipo di motore	corrente continua	
- potenza motrice occorrente a regime	kW	227
- potenza motrice occorrente all'avviamento	kW	298
- potenza motore in c.c. installato a 1345 g/m' (400V)	kW	312
MAGNETIC- SICME RA 225 KX PVA/B3 IP23)		
- riduttore di velocità (Rapporto di riduzione 1/131.25)	ROSSI	R2EL355A
- potenza occorrente a regime per recupero	kW	104
- potenza occorrente in avviamento per recupero	kW	112
- potenza motore termico installato a 2200 g/m'	kW	175
- Tipo di motore	FTP N67	Tier 3
- corona dentata su puleggia	Z=	205
- riduttore per recupero (rapporto 1/51.70, con pignone Z = 18)	ROSSI	R3EL042
- linea di segnalazione	interrata	
- sostegni di linea	n°	17
- sostegni di linea in appoggio	n°	13
- sostegni di linea in ritenuta	n°	4
- sostegni di linea doppio-effetto	n°	0
- diametro rulli	mm	415
- rulli di linea Ø415 mm (salita)	n°	152
- rulli di linea Ø415 mm (discesa)	n°	152
- rulli di linea Ø415 mm in totale	n°	304
- velocità massima del vento in esercizio	km/h	70

La linea è attraversata in più punti da una strada forestale, e da piste da sci.

Il nulla-osta ai fini della sicurezza, sopra citato, è stato rilasciato da A.N.S.F.I.S.A., ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 753/1980, per l'approvazione del progetto dell'impianto funiviario di competenza della Città metropolitana di Bologna, in qualità di futuro ente concedente, ed è composto dai seguenti elaborati:

Elenco elaborati – rev03.pdf.p7m;

- 00 – Contenuti della variante.pdf.p7m;
- 01 – Relazione generale – Dichiarazioni del progettista – rev04.pdf.p7m;
- 02 – 15239-0 Corografia generale.pdf.p7m;
- 03 – 15169-1 Profilo 1_5000.pdf.p7m;
- 04 – 225-4 Profilo 1_500.p7m.p7m;
- 05 – Relazione tecnica - Studio della linea – rev03.pdf.p7m;
- 06 – 15061-1 Sistemazione zona di valle.pdf.p7m;
- 07 – 15062-2 Sistemazione zona intermedia.pdf.p7m;
- 08 - 15063-1 Sistemazione zona di monte.pdf.p7m;
- 09 – Piano di soccorso – rev01.pdf.p7m;
- 10 – Confronto puntuale con DD172 - Condizioni e limiti di esercizio – rev 02.pdf.p7m;
- 11 – Confronto puntuale al capitolo 17 del DD172 – rev01.p7m.p7m;
- 12 – Analisi di sicurezza meccanica – rev01.pdf.p7m;
- 13 – Relazione forestale;
- 14 – Analisi di sicurezza elettrica - rev 01.pdf.p7m.p7m;
- 15 – Lista funzioni sicurezza app elettriche - rev 01.pdf.p7m.p7m;
- 16 – Rispondenza puntuale con Allegato II del Regolamento (UE) 2016_424.pdf.p7m;
- 17 – Relazione di sicurezza rev 02.pdf.p7m;
- 18 – Sottosistema 1 - Funi e attacchi di funi - rev 02.pdf.p7m;
- 19 – Sottosistema 2 - Argani e freni rev 01.pdf.p7m;
- 20 – Sottosistema 3 - Dispositivi meccanici - rev 02.pdf.p7m;
- 21 – Sottosistema 4 - Veicoli rev 01.pdf.p7m;
- 22 – Sottosistema 5-Dispositivi elettrotecnici-rev 01.p7m.p7m;
- 23 – Sottosistema 6 - Dispositivi di soccorso.pdf.p7m;
- 24 – Disegni di insieme dei componenti di sicurezza e dei sottosistemi - rev 01.pdf.p7m;
- 25 – 8925-0 dispositivo messa a terra.pdf.p7m;
- 26 – Schemi unifilari - rev 01.pdf.p7m.p7m;
- 27 – Competenza ed esperienza della ditta costruttrice.pdf.p7m
- 28 – Competenze ed esperienza del Progettista.pdf.p7m;
- 29 – Relazione geologica e geotecnica.pdf.p7m.p7m;
- 29a – 2025_LIZ_IMMUNITA' SEGGIOVIA CUPOLINO_INTEGRA_GEO.pdf;
- 29a – Integrazione relazione geologica e geotecnica.p7m.p7m
- 29b – Variante relazione geologica e geotecnica.pdf.p7m
- 30 – Parere_immunit_impianto_Polla_Scaffaiolo TestoOriginale;
- 30 – Parere_immunit_impianto_Polla_Scaffaiolo.pdf
- 30 – Perizia Polla Lago Scaffaiolo (Catellacci)
- 30 – Parere_immunit_impianto_Polla_Scaffaiolo Segnatura_Mittente
- 31a – 15238-1 Stazione motrice tenditrice - Assieme generale.pdf.p7m;
- 43 – 0_1_000_FSb-N_0 Freno di servizio 1200_3000.pdf.p7m;
- 55 – 15242-0 Stazione di valle - Locale di comando - piante sezioni e prospetti.pdf.p7m;
- 58 – 4328-2 Complessivo dimostrativo sostegno in appoggio e in ritenuta.pdf.p7m;
- 59 – 6560-0 Passaggio veicoli sui sostegni in appoggio.pdf.p7m;
- 60 – 6561-0 Passaggio veicoli sui sostegni in ritenzione.pdf.p7m;
- 61 – 4650-1 Complessivo fusto-testata sostegno appoggio-Tipo DOD_06 (intervia 5m).pdf.p7m;
- 62 – 4651-1 Complessivo fusto-testata sostegno ritenuta-Tipo DOD_06 (intervia 5m).pdf.p7m;
- 64 – 6716-5 Complessivo pedane per rulliere 6 rulli appoggio.pdf.p7m;
- 65 – 6717-3 Complessivo pedane per rulliere 8 rulli appoggio e ritenuta.pdf.p7m;
- 66 – 6718-3 Complessivo pedane per rulliere 10 rulli appoggio.pdf.p7m;
- 67 – 6719-3 Complessivo pedane per rulliere 12 rulli appoggio.pdf.p7m;

68 – 9832-3 Complessivo pedane per rulliere 10 rulli ritenuta.pdf.p7m;
69 – 6720-5 Complessivo pedane per rulliere 12 rulli ritenuta.pdf.p7m;
76 – Relazione pedana mobile intermedia.pdf.p7m;
77 – 15241-0 Complessivo pedana mobile intermedia.pdf.p7m;
80 – 15244-1 Stazione intermedia - Locale di comando - piante sezioni e prospetti.pdf.p7m;
82 – 9763-2 Stazione rinvio fissa - Complessivo.pdf.p7m;
90 – 15246-0 Stazione di monte - Locale di comando - piante sezioni e prospetti.pdf.p7m;
92 – Valutazione del rischio di incendio.p7m.p7m;
93 – Progetto illuminotecnico esercizio notturno - rev 01.pdf.p7m.p7m;
93a – Progetto videosorveglianza stazioni imbarco, sbarco, intermedia.p7m.p7m.

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

A.N.S.F.I.S.A. dispone inoltre le seguenti prescrizioni, che dovranno essere ottemperate nel corso dei lavori e/o all'atto della presentazione dell'istanza di effettuazione delle verifiche tecniche e prove funzionali ex art. 5 del D.P.R. 753/1980:

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 impegnano a fornire personale per le operazioni di soccorso in linea. A riprova dell'efficacia del sistema di salvataggio così integrato, il Direttore di Esercizio deve effettuare una prova di soccorso in linea - nel corso delle verifiche e prove funzionali - dimostrando 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, devono 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) deve prevedere la durata massima consentita, al termine della quale deve essere sostituita; la Società Esercente deve predisporre un apposito scadenziario di tale attrezzatura o delle sue parti, ai fini del controllo da parte di questa A.N.S.F.I.S.A. – Sede di Bologna.
4. Devono essere fornite le Dichiarazioni di Conformità di tutti i 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).
5. Deve essere fornita la documentazione prevista al 2.1.2 sub 17 e 18 del Decreto Dirigenziale n. 172/2021 (Decreto Infrastrutture), relativa al sottosistema 5.

6. Devono essere recintate le zone anteriori della stazione di valle, intermedia e di monte, al fine di evitare la presenza di sciatori dove il franco verticale è inferiore ai 2 m dal terreno innevato.
7. I rivestimenti in legno delle cabine di comando devono avere classe di reazione al fuoco superiore a 1 ed i tappeti antisdrucchiolo classe non superiore a 2.
8. Le vetrate delle cabine comando devono permettere al personale una ampia visuale sul punto di imbarco/sbarco, compresa la parte degli arti inferiori.
9. I falconi dei sostegni devono essere muniti di adeguata targa che riporti il valore del carico massimo.
10. Deve essere specificato se si prevede l'utilizzo del dispositivo "safety kid" contro la caduta accidentale dei bambini; nel caso fosse previsto, deve essere prodotta la documentazione del Sottosistema 4 aggiornata.
11. 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.
12. Il Direttore dei Lavori, a fine lavori, deve trasmettere una relazione finale riguardante l'esecuzione delle opere, riportando eventuali interventi risultati necessari in corso d'opera e relazionando sull'adempimento delle opere di drenaggio.
13. Il Direttore dei Lavori, a fine lavori, deve acquisire i documenti previsti dalla Relazione di Sicurezza di cui all'elaborato "*17 - Relazione di sicurezza rev 02.pdf.p7m*".
14. Il Direttore dei Lavori, in concomitanza con la fine lavori, deve attestare di aver ottemperato a quanto previsto dalla Valutazione Rischio Incendio.
15. Il proposto Direttore dell'Esercizio deve inserire nel Regolamento di Esercizio le prescrizioni:
 - a) indicate dal progettista nella relazione di sicurezza;
 - b) indicate dall'ing. Stefano Burgoni nel progetto antincendio;
 - c) indicate dal progettista per il monitoraggio della quota del manto nevoso nei tratti di pista attraversati dall'impianto;
 - d) riguardo i criteri di dismissione della fune in base ai limiti di certificazione e di impiego del SS4;
 - e) riguardo la disponibilità dei mezzi meccanici da utilizzare in caso di soccorso in linea.
16. La Società esercente deve installare la segnaletica atta a:
 - a) indicare la direzione da seguire da parte dei viaggiatori alle tre stazioni;
 - b) richiedere di accompagnare i bambini che abbiano sia altezza inferiore a 1,25 m sia età minore di 8 anni;

- c) indicare la posizione da tenere nella zona di accesso all'area di imbarco della seggiovia;
- d) indicare di portare lo zaino davanti;
- e) indicare la posizione da tenere nella zona di accesso all'area di imbarco delle seggiovie;
- f) indicare la direzione da seguire da parte dei viaggiatori alle due stazioni.

17. La Società esercente è inoltre invitata a:

- a) sviluppare idonea apparecchiatura in grado di individuare l'eventuale non corretto posizionamento sulla seggiola di ogni sciatore alla banchina di imbarco;
- b) evidenziare agli sciatori la necessità di tenere al momento dell'imbarco una posizione corretta lungo la via di accesso corrispondente alla posizione da occupare nella seggiola (es. strisce segnaletiche delimitanti le corsie o proiezioni luminose);
- c) installare una idonea segnaletica che invita a tenere i bastoncini in una mano.

18. Devono essere valutate da un esperto del settore le condizioni di stabilità delle piante a lato del tracciato dopo il taglio del bosco.

19. Il concessionario deve documentare l'avvenuta segnalazione degli ostacoli alla navigazione aerea all'ENAC e all'Autorità militare.

20. Deve essere prodotta idonea documentazione relativa all'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada forestale "delle Malghe" all'attraversamento dell'impianto a valle del sostegno S12, a monte del sostegno S13 e nella campata S13-S14.

21. Una delle stazioni deve essere collegata alla rete telefonica pubblica (punto 11.1 del D.D. 172/2021) e dotata di servizi igienici per i viaggiatori, come prescritto nel Regolamento Generale n. 400/98.

22. Prima dell'effettuazione delle verifiche e prove funzionali, deve essere nominato il Direttore dell'Esercizio ed il Capo Servizio dell'impianto.

23. Ai sensi dell'art. 29 comma 2 del Regolamento Generale per le funicolari aeree e terrestri (D.M. n. 400/98), il nominativo dell'Ingegnere Direttore dei Lavori e la data di inizio lavori devono essere comunicati all'UO.T. prima che i lavori abbiano inizio.

Nel nulla-osta ai fini della sicurezza prot. n. 41763 del 10/08/2026, rilasciato da A.N.S.F.I.S.A. è inoltre indicato che lo stesso decadrà, senz'altro avviso, se entro 60 (sessanta) giorni non perverrà il provvedimento di competenza dell'ente scrivente in qualità di Ente Amministrativo Concedente e se la richiesta della visita per l'espletamento delle verifiche e prove funzionali verrà presentata dopo oltre due anni dalla data del provvedimento stesso.

Si intendono richiamate tutte le prescrizioni e tutti gli adempimenti indicati nel nulla-osta ai fini della sicurezza rilasciato da A.N.S.F.I.S.A. e riportati in motivazione.

Il futuro ente concessionario dovrà presentare allo scrivente Ente concedente regolare istanza di concessione all'esercizio.

L'apertura al pubblico esercizio, subordinata a quanto disposto dall'art. 30 del D.M. 400/98, verrà disposta da questa amministrazione metropolitana, previo nulla-osta ai fini della sicurezza rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - A.N.S.F.I.S.A. – Sede di Bologna, ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 753/80.

La presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

VISTI:

- L'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753;
- Il Regolamento Generale emanato con Decreto Ministeriale 4 agosto 1998, n. 400;
- 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 Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 86 del 11/05/2017 (Decreto Esercizio);
- Il Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 172 del 18/06/2021 (Decreto Infrastrutture);
- Il Decreto Dirigenziale congiunto MIT/A.N.S.F.I.S.A. prot. n. 82216 del 29 dicembre 2023;
- La Legge Regionale dell'Emilia-Romagna 10 gennaio 1995 n. 1 e successive modifiche;
- La Legge Regionale dell'Emilia-Romagna 2 ottobre 1998 n. 30 e successive modifiche;
- Lo Statuto della Città metropolitana di Bologna;
- Il Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi della Città metropolitana di Bologna.

Bologna, 17/08/2026

**Firmato digitalmente
TROMBETTI GIOVANNA ¹**

¹ Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del 'Codice dell'Amministrazione Digitale' nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.lgs. 12 febbraio 1993, n. 39 e l'articolo 3bis, comma 4bis del Codice dell'amministrazione digitale.