



Ministero dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI
Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi
Div. 6

Prot. R.U. 44059 del 05/12/07

Roma, 05/12/2007

Ai Direttori dei SIIT
LORO SEDI

A tutti gli USTIF
LORO SEDI

Alla Provincia Autonoma di Bolzano
Ufficio Trasporti – Servizi Funiviari
Palazzo Provinciale 3/B
Via Crispi, 10
39100 BOLZANO

Alla Provincia Autonoma di Trento
Servizio Impianti a Fune
Via Brennero, 136
Centro “Le Fornaci Barchessa”
38100 TRENTO

Alla Regione Autonoma Valle D’Aosta
Assessorato Turismo, Commercio e
Trasporti – Servizio Funiviario
Loc. Grand Chemin, 34
11020 Saint Christophe (AO)

Alla Regione Friuli V.G.
Via Giulia, 75/1
34126 TRIESTE

e p.c. ANEF
Ing. Danilo Chatrian
c/o Pila S.p.A.
Regione Borgnalle, 10
11100 AOSTA

ANITIF
Ing. Marco Rinaldi
Via dell’Acquatina, 6
62030 USSITA (MC)

ACIF
Ing. Piergiorgio Graziano
Corso G. Ferrarsi, 164
10134 TORINO

**OGGETTO : DISPOSIZIONI TECNICHE PROVVISORIE (DTP) PER GLI IMPIANTI A FUNE,
DEFINITI ALL'ART. 3 DEL DECRETO LEGISLATIVO 12 GIUGNO 2003, N.
210.**

Considerato che le costruzioni di nuovi impianti sono regolamentate dal decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 210 di recepimento della Direttiva 2000/9/CE, relativa agli impianti a fune, ed in vista del riordino di tutta la normativa tecnica concernente l'infrastruttura e l'esercizio degli impianti in oggetto e del recepimento delle norme EN, emanate dal CT 242; si è ritenuto di predisporre, con l'apporto dell'ACIF ed in accordo con ANEF ed ANITIF, il testo delle DTP, riportato in allegato che contiene i capitoli 3, 4 e 15 del testo completo di prossima emanazione.

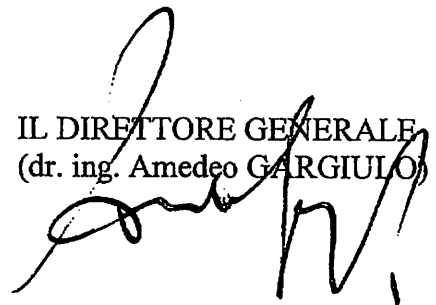
Il suddetto testo reca disposizioni equivalenti dal punto di vista della sicurezza rispetto ad alcune tematiche delle norme nazionali (D.M. 4 agosto 1998, n° 400, D.M. 15 febbraio 1969, n° 815, D.M. 8 marzo 1999, D.M. 15 marzo 1982, D.M. 13 novembre 1975 n. 9610, e conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II del d. lgs. 210/2003 in quanto si è fatto specifico riferimento alle norme EN, emanate dal CT 242.

Le suddette DTP regolamentano in via transitoria, per i diversi tipi di impianti, alcuni aspetti dell'infrastruttura. Successivamente si provvederà all'emanazione completa della normativa relativa all'infrastruttura e all'esercizio, che potrebbe anche modificare le presenti DTP.

Pertanto in questa prima fase è consentito adottare, purché nella loro interezza, le presenti DTP, al fine di anticipare la predetta fase di recepimento.

Pertanto per le stesse tematiche si potrà continuare a fare riferimento alle norme nazionali di cui sopra, se adottate anch'esse nella loro interezza.

IL DIRETTORE GENERALE
(dr. ing. Amedeo GARGIULO)



360RPS/di



3. – DISPOSIZIONI GENERALI

3.1 – Tracciato e profilo della linea.

3.1.1 – Scelta del tracciato.

Il tracciato di funicolari, funivie e sciovie deve essere scelto in modo che non ci si debba attendere alcun pericolo per la sicurezza delle persone trasportate, del personale e di terzi sia in esercizio, sia fuori esercizio.

Per la scelta del tipo di impianto a fune occorre considerare quanto segue:

- a) le caratteristiche del terreno interessato, in particolare in relazione alle possibilità di evacuazione;
- b) le caratteristiche geologiche ed idrogeologiche del terreno;
- c) i pericoli derivanti dall'ambiente naturale (per es. valanghe, cadute di massi, influssi meteorologici).

La zona di terreno che interessa la stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio deve essere immune, per caratteristiche naturali o opere artificiali dal pericolo di frane o valanghe. L'accertamento preliminare é effettuato dalle autorità competenti secondo la legislazione vigente.

3.1.2 – Tracciato delle funicolari.

3.1.2.1 L'andamento del tracciato delle funicolari deve essere scelto tenendo conto:

- a) dell'accelerazione trasversale agente sulle persone trasportate;
- b) del sicuro appoggio delle funi sui rulli;
- c) della sicura guida laterale delle vetture considerando anche le possibili riduzioni di carico sulle ruote;
- d) della necessaria forza frenante e del sicuro funzionamento dei freni sulle rotaie;
- e) delle caratteristiche dei veicoli.

3.1.2.2 – L'accelerazione trasversale libera può ammontare al massimo a $0,65 \text{ m/s}^2$.

Si possono realizzare sopraelevazioni delle rotaie esterne lungo il percorso delle rotaie per limitare l'accelerazione trasversale libera.

Sia queste misure, sia i raggi di curvatura scelti non devono compromettere la sicurezza della guida laterale e l'efficacia del freno sulle rotaie.

3.1.2.3 – Per motivi di sicurezza e di confort di marcia, l'inclinazione del tracciato deve venir scelta in modo che l'inclinazione effettiva del pavimento del veicolo rispetto all'orizzontale sia pari al massimo a $\pm 0,20 \text{ rad}$.

3.1.2.4 – Per la determinazione della lunghezza dello scambio si devono considerare:

- a) lo spazio di arresto del veicolo in discesa dopo una frenatura sulla rotaia in conseguenza di un allentamento della fune;
- b) lo spazio di arresto del veicolo dovuto alla decelerazione spontanea con conseguente intervento della frenatura sulle rotaie a causa dell'allentamento della fune, al riconoscimento dell'inversione indebita di direzione (qualora presente) e/o al rilevamento di una velocità eccessiva.

3.1.3 – Tracciato delle funivie.

3.1.3.1 – In generale l'asse delle funivie, tra le stazioni, presenta un andamento rettilineo e le funi hanno un'intervvia costante.

3.1.3.2 – Per deviare l'asse o modificare l'intervvia sono ammesse deviazioni orizzontali delle funi, calcolate senza considerare gli effetti del vento e gli effetti dinamici, alle seguenti condizioni:

a) per tutte le funivie: la forza orizzontale determinata dalla deviazione e dalla tensione della fune può ammontare al massimo, in qualunque condizione di carico, al 10% della forza di appoggio risultante della fune;

b) per le funivie bifune: l'angolo di imbocco trasversale delle funi portanti sulla scarpa di appoggio non può superare 0,005 rad;

c) per le funivie monofune: l'angolo di imbocco trasversale delle funi portanti-traenti sulle rulliere non può superare 0,005 rad.

3.1.3.3 – Per deviazioni maggiori, non conformi alle disposizioni di 3.1.3.2, vanno previsti dispositivi appropriati o strutture di linea adatte.

3.1.3.4 Ai soli effetti delle operazioni di soccorso la lunghezza del tracciato non deve poter consentire in linea, di norma, la presenza di più di 200 persone per impianti a veicoli monoposto, di 250 persone per impianti a veicoli biposto, di 300 persone per impianti a veicoli triposto, di 350 persone per impianti a veicoli quadriposto, di 400 per veicoli aperti di capacità superiore alle quattro persone e di 500 persone per impianti a veicoli chiusi, ammettendo convenzionalmente che risultino le seguenti condizioni di carico:

- per gli impianti utilizzati per il trasporto in unico senso: si considerano completamente occupati tutti i veicoli insistenti sul corrispondente ramo;
- per gli impianti utilizzati per il trasporto nei due sensi: si considerano completamente occupati tutti i veicoli insistenti su un ramo e parzialmente occupati quelli dell'altro ramo secondo quanto previsto in progetto e riportato nel regolamento di esercizio.

3.1.4 – Lunghezze delle campate delle funivie.

3.1.4.1 – Nelle funivie le lunghezze delle campate e la loro disposizione reciproca devono venir scelte in modo da non influire negativamente sul comportamento dinamico delle funi mobili.

3.1.4.2 – Se nelle funivie a moto unidirezionale con attacchi temporanei non si adottano dispositivi che impediscono ad un veicolo non correttamente ammorsato o con forza di ammorsamento insufficiente di lasciare la stazione, lunghezza e pendenza delle campate adiacenti alle stazioni devono venir scelte in modo da impedire la deriva di tale veicolo in linea lungo la fune.

La distanza tra l'ultimo dispositivo di sorveglianza in uscita e l'inizio del tratto in pendenza (per esempio dall'inizio della rulliera al successivo sostegno di linea) deve venir scelta in base allo spazio di arresto dopo l'intervento di tale dispositivo di sorveglianza. In questo ambito si devono distinguere due casi:

- a) intervento del dispositivo di sicurezza e intervento del primo sistema frenante: in tale caso va considerato un incremento del 20% rispetto al valore calcolato dello spazio di arresto;
- b) intervento del dispositivo di sicurezza, guasto del primo sistema frenante e intervento della protezione di mancata decelerazione: in tale caso non va considerato alcun incremento rispetto al valore calcolato dello spazio di arresto corrispondente all'intervento del secondo sistema frenante.

La corda di queste campate, nelle funivie monofune, deve essere approssimativamente orizzontale (pendenza massima 0,01 rad) ovvero ascendente. Nelle funivie bifune la corda di queste campate deve presentare un andamento ascendente in direzione della linea e consentire il sicuro arresto dei veicoli grazie alla decelerazione spontanea del veicolo stesso.

3.1.4.3 – Quando per le funivie monofune a collegamento temporaneo non sono stati previsti alle uscite dalle stazioni dispositivi che impediscano ad un veicolo non

correttamente ammorsato di lasciare la stazione, si devono adottare misure che impediscano ad un tale veicolo di precipitare all'uscita dalla stazione.

È possibile non considerare questo requisito qualora dalla stazione escano esclusivamente veicoli vuoti, la cui caduta non metta in pericolo terze persone (ad esempio su una strada sottostante).

3.1.4.4 – I requisiti 3.1.4.2 e 3.1.4.3 non si applicano quando lo scivolamento o la caduta di un veicolo non correttamente ammorsato o con forza di ammorsamento insufficiente vengono impediti tramite la disposizione ridondante degli attacchi e dei dispositivi che realizzano il collegamento (per esempio nelle funivie monofune a doppia fune portante-traente).

3.1.5 – Tracciato delle sciovie e delle slittinovie.

3.1.5.1 – In caso di arresto prolungato dell'impianto o di una caduta di una persona trasportata sulla pista di risalita, ogni utilizzatore dell'impianto deve avere la possibilità di abbandonare la pista di risalita immediatamente e senza rischi e di raggiungere un'area sicura.

3.1.5.2 – Nelle sciovie a fune bassa la pista di risalita deve essere visibile dai punti di controllo. La lunghezza massima può essere pari a 300 m.

3.1.5.3 – L'inclinazione longitudinale del percorso della pista di risalita non può superare i valori seguenti:

a) per le sciovie a fune bassa:

- 1) in caso di attacco diretto alla fune di trazione: 25%;
- 2) in presenza di dispositivi di traino: 40%;

b) per le sciovie a fune alta:

- 1) con traini biposto: 50%;
- 2) con traini monoposto: 60%.

Per una lunghezza corrispondente al massimo a due volte l'equidistanza tra i traini, nelle sciovie a fune alta l'inclinazione longitudinale con traini biposto può essere aumentata al 60%. Detti tratti di pista di risalita devono venir preceduti da tratti più pianeggianti con un'inclinazione massima del 40% e almeno della stessa lunghezza.

3.1.5.4 – Il profilo della pista e la configurazione della fune devono essere reciprocamente adattati, mediante l'opportuna distribuzione dei sostegni e la necessaria sistemazione del terreno, in maniera che la pista e la fune mantengano un andamento, per quanto possibile, simile nelle diverse condizioni di carico della linea.

Il profilo deve inoltre possedere i seguenti requisiti :

- 1) le variazioni di pendenza della pista devono essere raccordate in modo che le variazioni di assetto e di sforzo non determinino nello sciatore un disturbo eccessivo;
- 2) devono essere evitate, nel ramo in salita, campate singole di lunghezza tale che, in relazione alle caratteristiche dell'impianto, possano dar luogo ad inconvenienti per elevate variazioni di freccia, in caso di sgancio in linea di sciatori, determinanti la formazione di oscillazioni disturbanti;
- 3) l'angolo che il dispositivo di traino può assumere rispetto alla verticale, nelle condizioni della linea più sfavorevoli, non deve essere inferiore a 0,30 rad.

3.1.5.5 – Il profilo della pista deve essere il più possibile regolare, con livellette opportunamente raccordate, allo scopo di evitare cuspidi e cunette eccessivamente accentuate; eventuali contropendenze devono essere di lunghezza limitatissima e di inclinazione inferiore al 3%. Le contropendenze non sono comunque ammesse negli impianti sui quali si impieghino dispositivi di traino del tipo a contrasto ed in quelli con traini biposto.

3.1.5.6 – Negli impianti con traini monoposto é ammessa una pendenza trasversale della pista di risalita non superiore al 10%, fatta eccezione per i tratti di pista adiacenti ai sostegni di linea e per le sciovie che presentano un intervallo fra i traini inferiore ai 5 s; negli impianti a traini biposto e nelle sciovie parallele e gemelle non é ammessa alcuna pendenza trasversale della pista.

3.1.5.7 – Nel caso di sciovie su ghiacciaio il tracciato deve svolgersi in zona del ghiacciaio non interessata da crepacci o fratture e che, per tutta la stagione nella quale é aperto l'impianto, non presenti probabilità di pericoli per l'improvvisa formazione di discontinuità nel ghiacciaio stesso. Tale zona non deve, inoltre, essere interessata da spostamenti del ghiacciaio tali da pregiudicare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio della sciovia.

3.1.5.8 – Gli elementi per la formulazione del giudizio di ammissibilità agli effetti della sicurezza devono risultare, per quanto attiene al tracciato, da una dichiarazione rilasciata da un esperto in materia. Nei casi dubbi, la sopraddetta dichiarazione deve basarsi su misure quantitative della velocità superficiale e della direzione di scorrimento del ghiacciaio.

3.1.5.9 – Quando le stazioni di sciovie su ghiacciaio non sono ancorate su roccia, la lunghezza inclinata del tracciato non deve essere, di norma, superiore a 1000 m.

3.1.5.10 – Nel caso di slittinovie la pendenza massima sia della pista che della corda delle singole campate non deve superare il 35%.

3.1.5.11 – La pista di distacco delle slittinovie deve essere in discesa con pendenza longitudinale nel senso del moto non inferiore al 10% e pendenza trasversale tale da favorire l'allontanamento rapido della slitta.

3.1.5.12 – Non é ammesso per lo stesso impianto il funzionamento contemporaneo con i traini per sciatori e traini per slitte.

3.1.5.13 – Ne gli impianti a fune bassa il profilo del terreno deve adattarsi alla configurazione della fune traente; la quota della fune del ramo in salita, misurata rispetto alla pista innevata, deve rimanere, anche in assenza di sciatori, compresa tra 1,50 m e 0,40 m; non sono ammessi sostegni sul ramo in salita dell'intero tratto utilizzato dagli sciatori.

3.2 – Profilo limite.

3.2.1 – Profilo limite delle funicolari.

Il profilo limite delle funicolari é determinato dagli ingombri geometrici e cinematici nonché eventualmente da un'area per le mani.

In tale ambito si devono considerare:

- le sporgenze del veicolo nelle curve orizzontali e verticali delle rotaie;
- il gioco laterale del veicolo;
- il possibile molleggio del veicolo in tutte le direzioni;
- il gioco disponibile rispetto allo scartamento nominale della rotaia;
- le possibili tolleranze dimensionali (per esempio del veicolo, della posizione della rotaia, ecc.);
- un ingombro cinematico bilaterale di almeno 0,05 m, a meno che le caratteristiche dell'impianto non richiedano un'analisi più precisa dell'ingombro cinematico;
- l'area per le mani.

L'area per le mani é pari a 1,00 m per tutte le aperture delle finestre e per le vettura aperte.

Se le finestre a bilico si possono aprire al massimo di 0,20 m, l'area per le mani é pari a:

- 0,20 m, quando il bordo inferiore della finestra aperta si trova ad almeno 1,80 m sopra il pavimento del veicolo;
- 0,50 m, quando il bordo inferiore della finestra aperta si trova ad almeno 1,50 m sopra il pavimento del veicolo.

3.2.2 – Profilo limite delle funivie (impianti aerei).

3.2.2.1 – Generalità.

Il profilo limite delle funivie deve essere valutato per le condizioni di impianto “in esercizio” e “fuori esercizio”. In tale ambito si devono considerare:

- spostamenti delle funi in direzione laterale (3.2.2.2);
- spostamenti delle funi in direzione verticale (3.2.2.3);
- oscillazioni trasversali dei veicoli (3.2.2.4);
- oscillazioni longitudinali dei veicoli (3.2.2.5);
- area per le mani, i piedi e gli sci (3.2.2.6).

La sovrapposizione delle oscillazioni trasversali e longitudinali può venir trascurata.

Fuori esercizio va considerata la presenza dei veicoli, qualora essi rimangano in linea; in tal caso si deve ipotizzare che essi non siano occupati.

3.2.2.2 – Spostamento laterale delle funi.

Lo spostamento laterale delle funi in conseguenza dell’azione del vento é calcolato ipotizzando una pressione dinamica agente sulla lunghezza inclinata della campata l' , nel qual caso si deve ipotizzare una pressione dinamica pari:

- in esercizio, ad almeno $q = 0,20 \text{ kN/m}^2$;
- fuori esercizio, ad almeno $q = 1,20 \text{ kN/m}^2$.

Per lunghezze delle campate l' maggiori di 400 m, per il calcolo dello spostamento laterale delle funi, a seguito dell’azione del vento laterale, si può ipotizzare una pressione dinamica q' agente sull’intera lunghezza della campata, calcolata nel seguente modo, considerando una lunghezza l'^* della campata fittizia:

$$q' = q (l'^*/l')^2$$

ove q rappresenta la pressione dinamica di cui al paragrafo precedente.

La lunghezza della campata fittizia l'^* é determinata, con riferimento alla lunghezza inclinata della campata l' , secondo la seguente relazione:

$$l'^* = 240 + 0,4 l'$$

ove le lunghezze delle campate l' e l'^* vanno espresse in metri.

Fuori esercizio va considerata la sovrapposizione degli effetti del vento e del ghiaccio.

3.2.2.3 – Spostamento verticale delle funi.

Per determinare i valori estremi della freccia verticale delle funi vanno considerati:

- il carico utile dei veicoli;
- l’effetto dinamico all’avviamento ed in frenatura;
- fuori esercizio l’effetto del ghiaccio.

L’effetto dinamico va considerato in maniera semplificata considerando le seguenti variazioni delle frecce massime calcolate nelle condizioni di moto uniforme e con i veicoli eventualmente appesi, incluso il carico utile:

- per le funi portanti: almeno $\pm 10\%$;
- per le funi traenti: almeno $\pm 20\%$;
- per le funi portanti-traenti: almeno $\pm 25\%$.

3.2.2.4 – Oscillazione trasversale dei veicoli

Si devono ipotizzare i valori minimi seguenti per l’angolo di oscillazione trasversale dei veicoli nelle stazioni ed in linea, riferiti alla posizione di equilibrio dei veicoli stessi:

a) per veicoli chiusi: 0,34 rad.

Applicando delle guide alle strutture di linea detto valore può essere limitato fino ai valori seguenti, quando i veicoli chiusi:

- 1) non sono presenziati e viaggiano a velocità maggiori di 5,0 m/s, a 0,25 rad;
- 2) non sono presenziati e viaggiano a velocità massime di 5,0 m/s, a 0,20 rad;
- 3) sono presenziati e dotati di un comando a distanza tale da rendere possibile in qualsiasi momento un arresto dell'impianto o un intervento sulla velocità di marcia del veicolo:

A) ad una velocità di marcia maggiore di 7,0 m/s, a 0,15 rad;

B) ad una velocità di marcia non superiore a 7,0 m/s, a 0,12 rad;

b) per veicoli aperti e occupati da passeggeri, considerando l'area per le mani, i piedi e gli sci, da assumere in conformità al 3.2.2.1: 0,20 rad;

c) per veicoli aperti e vuoti: 0,34 rad.

Per le funivie bifune a moto unidirezionale con veicoli chiusi non presenziati sono possibili anche valori di oscillazione trasversale rispetto alle guide minori di quelli indicati in a), se si dimostra con un calcolo che i veicoli nelle condizioni più sfavorevoli (per esempio veicoli vuoti o con carico parziale squilibrato) non sono soggetti in alcun caso di esercizio ad un'oscillazione trasversale maggiore di quella prevista.

Nel caso di doppie funi portanti o di monofune a doppia portante-traente sono ammissibili valori minori anche in mancanza di guide, qualora si dimostri che i fattori determinano il profilo limite (per esempio i giochi del veicolo, la deformabilità elastica all'approssimarsi al sostegno di linea, le tolleranze dimensionali, il ghiaccio sul sostegno di linea, ecc.) vengono presi in considerazione e che in nessuna condizione di esercizio i carrelli possono sollevarsi dalle funi portanti e/o le funi portanti-traenti dagli appoggi. In questo caso si deve considerare un'ulteriore distanza di sicurezza aumentando il profilo limite in conformità a 3.2.2.1 di 0,30 m.

Nelle stazioni tramite provvedimenti costruttivi l'oscillazione trasversale da considerare può essere limitata a valori minimi rispetto a quelli citati.

3.2.2.5 – Oscillazione longitudinale dei veicoli.

Si devono ipotizzare i valori minimi seguenti per l'angolo di oscillazione longitudinale dei veicoli nelle stazioni ed in linea:

a) per funivie bifune a va e vieni:

gli ostacoli fissi appartenenti all'impianto, funi comprese, devono essere a distanza tale dalla sagoma di ingombro del veicolo da consentire a questo l'oscillazione libera longitudinale di almeno 0,35 rad, rispetto alla verticale per ambedue i sensi di marcia. Nelle stazioni per la determinazione dell'entità dell'oscillazione longitudinale dei veicoli è indicativa la velocità di marcia sorvegliata; tuttavia l'oscillazione longitudinale deve essere pari almeno a 0,15 rad;

nei casi di guasto, come per esempio funzionamento non controllato dei freni d'argano, intervento del freno sulla fune portante, trattenuta dei veicoli alle uscite delle stazioni, bloccaggio alle entrate od alle uscite dalle stazioni o sulla linea, è tollerabile che l'oscillazione del veicolo sia limitata dalle strutture di linea o dalle funi a condizione che la velocità d'urto ricavata mediante calcolo all'altezza del baricentro della cabina non superi:

1) in caso di urto contro strutture di linea (per esempio scarpe per le funi portanti): 3 m/s;

2) in caso di urto contro le funi: 5 m/s;

b) per impianti a moto continuo:

gli ostacoli fissi appartenenti all'impianto, funi comprese, devono essere a distanza tale dalla sagoma di ingombro del veicolo da consentire a questo un'oscillazione

libera longitudinale di $\pm 0,35$ rad, rispetto al suo assetto normale, quando esso si trova sulla massima pendenza della linea.

3.2.2.6 – Area per le mani, i piedi e gli sci.

Nei veicoli chiusi l'area per le mani é pari a: 1,00 m in corrispondenza di tutte le aperture delle finestre.

Se le finestre a bilico si possono aprire al massimo di 0,20 m, l'area per le mani é pari a:

- 0,20 m, qualora il bordo inferiore della finestra aperta si trovi ad almeno 1,80 m al di sopra del pavimento del veicolo;
- 0,50 m, qualora il bordo inferiore della finestra aperta si trovi ad almeno 1,50 m al di sopra del pavimento del veicolo.

Nei veicoli aperti (in particolare nelle seggiovie) il volume per le mani e per i piedi é determinato sulla base di una piramide quadrilatera retta, la cui base di seduta é costituita dalla superficie corrispondente (per persona) e la cui altezza é 1 m. Dalla superficie di questa piramide l'area per le mani e per i piedi ammonta in tutte le direzioni a 0,5 m.

Negli impianti con cabine aperte l'area per le mani é pari ad 1 m su tutti i lati della cabina.

L'area per gli sci si trova su un piano che si sviluppa a una distanza di 0,5 m al di sotto della superficie di seduta e parallelamente ad essa. La lunghezza dell'area per gli sci é pari ad 1 m verso ed in opposizione alla direzione di marcia, misurata dal piano verticale passante per il bordo anteriore della superficie di seduta. Il limite laterale dell'area per gli sci giace sul piano verticale passante per il bordo laterale della superficie di seduta.

3.2.3. – Profilo limite delle sciovie.

3.2.3.1 – Generalità.

Il profilo limite dei dispositivi di traino risulta dalla sovrapposizione:

- dell'oscillazione trasversale del dispositivo di traino (3.2.3.3);
- dell'oscillazione longitudinale del dispositivo di traino (3.2.3.4);
- dell'eventuale accavallamento sulla fune portante-traente di un traino in posizione di riavvolgimento.

3.2.3.2 – Larghezza della pista di risalita.

La larghezza della pista di risalita sui terrapieni non può essere inferiore ai seguenti valori:

- 1) con traini biposto: 2,5 m;
- 2) con traini monoposto: 2,0 m.

Detta larghezza minima deve venir aumentata di 0,5 m in presenza di ponti e nelle trincee.

3.2.3.3 – Oscillazione trasversale del dispositivo di traino.

In assenza di guide si deve ipotizzare un'oscillazione trasversale dei dispositivi di traino recuperati di almeno 0,25 rad rispetto alle parti fisse dell'impianto (per esempio apparecchiature delle stazioni, sostegni di linea, rulliere, pedane di manutenzione, scale di accesso, raccogli fune, ecc.), nonché di due traini l'uno verso l'altro.

Quanto sopra non ricorre per le morse rispetto al bordo dei rulli della fune di trazione. Nelle stazioni e nei sostegni di linea in curva nonché nelle sciovie con traini a pertica sono ammessi valori inferiori, qualora siano presenti guide.

3.2.3.4 – Oscillazione longitudinale del dispositivo di traino.

L'oscillazione longitudinale dei dispositivi di traino recuperati deve essere limitata per evitare che essi:

- entrino in contatto con parti fisse dell'impianto;

- si accavallino sulla fune portante-traente.

3.2.3.5 – Libertà di oscillazione.

Nel caso di dispositivi di traino con recuperatore deve essere limitata la libertà di oscillazione dei piattelli e/o delle ancore avvolti rispetto al recuperatore.

3.3 – Sagoma limite e distanza di sicurezza.

3.3.1 – Generalità.

3.3.1.1 – La sagoma limite dei veicoli di un impianto a fune o la sagoma limite necessaria per una sciovia viene determinata aggiungendo le necessarie distanze di sicurezza al profilo limite determinato in conformità a 3.2.

3.3.1.2 – Gli spazi liberi necessari per le vie di transito delle persone trasportate e per le aree di passaggio e di lavoro per il personale devono essere progettati in conformità a 4.1.

3.3.1.3 – La sagoma limite di un impianto a fune non può penetrare in un'altra sagoma limite, in particolare in quella di un altro impianto a fune, di una via di passaggio o di una linea elettrica.

3.3.1.4 – Nei punti di incrocio o all'approssimarsi di due sagome limite, la sagoma limite dell'impianto deve comprendere anche le distanze di sicurezza necessarie in caso di scarrucolamento di una fune mobile nel dispositivo raccogli-fune.

3.3.1.5 – In relazione alle distanze della sagoma limite di un impianto a fune dalle linee elettriche sono indicative anche le distanze da rispettare dal punto di vista elettrotecnico che sono da intendere come sagoma limite della linea elettrica. Per la vicinanza, gli incroci ed il parallelismo con linee elettriche, è da rispettare la normativa nazionale applicabile (legge 28 giugno 1986, n° 339 e successivi decreti interministeriali di approvazione del regolamento di esecuzione).

3.3.2 – Distanze di sicurezza delle funicolari.

3.3.2.1 - Tra il profilo limite di un veicolo in conformità a 3.2.1 e il profilo limite di un altro veicolo nonché tra il profilo limite di un veicolo verso l'alto e lateralmente rispetto a strutture fisse – ad eccezione delle parti della rotaia di linea e delle banchine di imbarco e sbarco – si deve rispettare una distanza di sicurezza minima di 0,1 m.

3.3.2.2 – Le vie di transito per il personale lungo il tracciato vanno previste al di fuori del profilo limite in conformità a 3.2.1. Esse devono presentare una larghezza minima di 0,6 m ed un'altezza libera di passaggio di almeno 2,0 m. Esse possono venir utilizzate eventualmente per l'evacuazione dei passeggeri; si veda il punto 7.

3.3.2.3. – In casi particolari (per esempio in tunnel, sui ponti, ecc.) per lavori di manutenzione fuori esercizio la via di passaggio va predisposta su entrambi i lati del profilo limite; in tal caso su un lato la larghezza minima può venir ridotta a 0,3 m.

3.3.3. – Distanze di sicurezza da parti appartenenti alla funivia.

3.3.3.1 – Le parti appartenenti alla funivia devono essere disposte al di fuori del profilo limite dei veicoli; non si deve rispettare alcuna distanza di sicurezza.

3.3.3.2 – In casi speciali si possono installare guide per i veicoli delle funivie alle condizioni seguenti:

a) in tutti i casi la sicurezza di appoggio delle funi non deve essere compromessa dalla presenza di guide; in tale ambito si devono considerare anche le oscillazioni longitudinali dei veicoli;

b) le guide sulle strutture di linea per la limitazione dell'oscillazione trasversale dei veicoli chiusi in conformità a 3.2.2.4 a) devono essere installate al di fuori dell'area per le mani e circa all'altezza del baricentro del veicolo. Eccezionalmente sui sostegni di linea di funivie bifune a moto unidirezionale si possono installare anche guide alte (guide per la sospensione);

- c) le guide nelle stazioni o nelle loro dirette vicinanze devono essere installate al di fuori dell'area per le mani, nel qual caso la possibile oscillazione trasversale in conseguenza delle guide può essere minore di quanto riportato al 3.2.2.4;
- d) le guide nelle stazioni devono essere realizzate in modo che le cabine, in caso di un'oscillazione longitudinale di 0,25 rad nonché di un'oscillazione trasversale di 0,25 rad e di un'oscillazione longitudinale di 0,15 rad contemporanee, non possano scavalcarle;
- e) le guide nelle stazioni devono essere realizzate in modo che le seggiole non vi si possano impuntare nel caso di un'oscillazione trasversale di 0,50 rad;
- f) le guide sui sostegni di linea e le zone di contatto delle cabine devono essere disposte in modo che le cabine, nel caso di un'oscillazione longitudinale di 0,34 rad ed un'oscillazione trasversale di 0,20 rad contemporanee, possano transitare senza toccarle. Nelle funivie con doppia fune portante l'oscillazione trasversale può essere ridotta a 0,17 rad, se oscillazioni trasversali maggiori vengono impedito tramite l'opportuna progettazione della sospensione della cabina.

3.3.3.3. – Nelle stazioni delle seggiovie tra il veicolo vuoto in assetto normale ed i componenti fissi di esse, all'altezza della superficie di seduta si deve rispettare una distanza di sicurezza laterale:

- a) verso l'asse dell'impianto di almeno 0,8 m;
- b) verso l'esterno di almeno 1,0 m.

Quando l'oscillazione trasversale dei veicoli nella stazioni é limitata da guide, la distanza di sicurezza verso l'asse dell'impianto può essere ridotta a 0,6 m.

Inoltre si devono considerare le aree di lavoro in conformità al punto 4.

3.3.4 – Intervia delle funivie.

Per dimostrare mediante calcoli che l'intervia prescelta é sufficiente ci si basa sul profilo limite in conformità a 3.2.2, considerando tuttavia per i veicoli vuoti o occupati un'oscillazione trasversale l'uno verso l'altro di 0,20 rad, tenendo conto, ove ricorra, dell'area per le mani, i piedi, gli sci.

Per le funi di un lato non occorre ipotizzare alcun spostamento laterale per effetto del vento, per le funi dell'altro lato si deve ipotizzare una deviazione laterale per effetto del vento in conformità a 3.2.2.2 per il caso "in esercizio". Si devono applicare valori maggiori della pressione dinamica, qualora condizioni locali lo richiedano.

3.3.5 – Distanze di sicurezza da terra e rispetto ad oggetti non appartenenti all'impianto.

Per il profilo limite in conformità a 3.2.2 si devono rispettare le distanze di sicurezza seguenti, considerando un'inclinazione laterale dei veicoli di 0,34 rad:

- a) su tutti lati rispetto al terreno (in considerazione dell'eventuale presenza di manto nevoso), nonché rispetto a oggetti e strutture fisse, qualora dette aree o strutture non siano raggiungibili da terzi: almeno 1,5 m;
- b) su tutti i lati rispetto al terreno (in considerazione dell'eventuale presenza di manto nevoso), nonché rispetto ad oggetti e strutture fisse, qualora dette aree o strutture siano raggiungibili da terzi: almeno 2,5 m;
- c) rispetto a piste da sci preparate meccanicamente e nelle aree ove circolano mezzi battipista, nonché rispetto a superfici agricole: almeno 4,0 m;
- d) rispetto alla sagoma limite delle vie di transito (per esempio strade, parcheggi, ecc.): almeno 1 m e comunque almeno 5 m rispetto al piano stradale.

I requisiti di conformità di cui agli alinea a) e b) non si applicano alle aree nelle stazioni.

Nelle seggiovie per il trasporto di sciatori dette distanze di sicurezza devono essere aumentate di una distanza verticale pari a 0,5 m.

3.3.6 – Sagoma limite, distanza di sicurezza delle sciovie.

3.3.6.1 – I sostegni di linea ed altre parti fisse delle sciovie devono essere posizionati al di fuori dei profili limite dei dispositivi di traino: non occorre rispettare alcuna distanza di sicurezza.

I sostegni di linea o altri ostacoli fissi fino ad un'altezza di 2 m sopra la superficie innevata devono distare come segue dal centro della pista di risalita:

- a) con traini biposto: almeno 1,50 m;
- b) con traini monoposto: almeno 1,25 m.

3.3.6.2 – Qualora possano sussistere pericoli particolari per gli utenti che cadono o scivolano in conseguenza delle caratteristiche del terreno, si devono adottare le misure del caso; detto requisito è soddisfatto ad esempio tramite imbottiture, reti di protezione o conche di raccolta.

3.3.6.3 – Se la pista di risalita si sviluppa a fianco di una pista da sci, quella di risalita deve essere segnalata.

3.3.6.4 – Nel caso di due sciovie parallele a fune alta, con adiacenti i rami di fune in salita, la distanza tra gli assi delle piste di risalita deve ammontare almeno a 3,2 m.

In caso di andamento parallelo di due sciovie, una a fune alta ed una a fune bassa, la distanza tra gli assi delle due piste di risalita deve ammontare almeno a 15 m.

Nelle sciovie gemelle (utilizzanti i medesimi sostegni di linea) non sono ammesse funi in salita adiacenti.

3.3.6.5 – Si devono, per quanto possibile, evitare incroci allo stesso livello con piste da sci; tali incroci sono assolutamente vietati entro 15 m dai punti di imbarco o di sbarco e nelle sciovie a fune bassa.

In presenza di tali incroci la sicurezza degli utenti della sciovia e degli sciatori sulla pista da sci deve essere garantita mediante l'adozione di apposite misure, quali ad esempio segnaletica e dispositivi di guida.

I dispositivi di guida devono garantire che l'area dell'incrocio possa venir percorsa dagli utenti delle piste solo alla velocità appropriata.

3.3.6.6 – Se una pista di risalita passa sopra un ponte, esso deve essere provvisto su entrambi i lati di parapetti a parete piena che si innalzino sul ponte di almeno 1,0 m al di sopra della superficie innevata.

3.4 – Distanza massima consentita dal terreno.

3.4.1 – Generalità.

3.4.1.1 – In linea di principio la distanza massima dal terreno deve essere definita in considerazione delle possibilità di evacuazione. A tal fine si veda anche il punto 7.

3.4.1.2 – Per la determinazione della massima distanza dal terreno delle funivie è indicativo il carico più sfavorevole con impianto fermo. In tale ambito vanno considerate le inclinazioni trasversali del terreno.

3.4.2. – Funivie con veicoli chiusi.

3.4.2.1 – La configurazione della fune deve essere scelta in generale in modo che la massima distanza del bordo inferiore del veicolo dal terreno sia di 30 m.

3.4.2.2 – Se in tal modo è possibile ottenere un andamento della linea più favorevole, la distanza dal terreno del bordo inferiore del veicolo, per superare depressioni locali, può ammontare fino a 60 m; se nelle campate interessate si trovano di volta in volta al massimo 5 veicoli per ramo. Essa può essere maggiore di 60 m se per ogni ramo sono interessati contemporaneamente al massimo 5 veicoli (per esempio nelle funivie a va e vieni).

3.4.3. – Funivie ad ammortamento automatico e fisso con veicoli aperti.

3.4.3.1 – Negli impianti con veicoli aperti (sèggiole e cabine scoperte superiormente), durante il moto a regime e con veicoli scarichi uniformemente distribuiti alla massima equidistanza prevista per l'esercizio, il punto più basso del contorno inferiore deve trovarsi, rispetto al terreno non innevato, ad un'altezza normalmente non superiore a 10 m.

3.4.3.2 – Il valore di cui all'articolo precedente può essere elevato fino a 15 m per brevi tratti se ne deriva un sensibile miglioramento del profilo della linea, oppure se il terreno sottostante l'impianto, in corrispondenza delle campate interessate, è raggiungibile, in ogni periodo di esercizio, con idonei automezzi stabilmente disponibili in zona. Detto valore può essere ulteriormente elevato fino a 20 m per tratti di lunghezza complessiva tale da contenere al massimo 3 veicoli per ramo, in presenza di depressioni locali del terreno e sempre che ne derivi un effettivo miglioramento del profilo.

3.5 – Velocità di marcia e intervallo.

3.5.1 – Velocità di marcia delle funicolari e delle funivie, generalità.

3.5.1.1 – La velocità di marcia massima consentita delle funicolari e delle funivie deve di volta in volta essere scelta considerando la tipologia di impianto a fune e le condizioni di esercizio previste. In tale contesto si devono considerare tutti gli aspetti caratteristici del sistema ed in particolare i seguenti:

- la guida delle funi mobili sugli appoggi e la funzione dei dispositivi raccogli-fune in caso di scarrucolamento delle funi;
- il comportamento dinamico delle funi, delle parti rotanti (per esempio pulegge, rulli, ecc.) e dei veicoli;
- le modalità di accoppiamento e disaccoppiamento;
- gli effetti delle decelerazioni in caso di intervento incontrollato o intempestivo dei freni d'argano o di frenature eccezionali (per esempio: freno sul veicolo, bloccaggio di un veicolo nel punto di collegamento, ecc.);
- gli effetti delle oscillazioni dei veicoli (per esempio: urto contro le guide laterali durante le fasi di ingresso in stazione);
- l'organizzazione del traffico dei passeggeri (imbarchi e sbarchi);
- lo scarrucolamento e/o il bloccaggio del carrello sulle strutture di linea;
- il confort dei passeggeri tenendo conto del transito sui sostegni, del tipo di veicolo, ecc.

3.5.1.2 – Nelle funivie la velocità di marcia deve essere scelta in modo tale che durante il passaggio sui sostegni di linea l'accelerazione centripeta ammonti al massimo a $2,5 \text{ m/s}^2$.

3.5.2. – Massima velocità di marcia delle funicolari e delle funivie.

Per la massima velocità di marcia, la cui ammissibilità deve venir dimostrata in conformità a 3.5.1, valgono i valori di seguito indicati:

3.5.2.1 – nelle funicolari: 12 m/s.

Nelle aree delle stazioni si deve considerare anche 4.1.1.7.

3.5.2.2 – Nelle funivie bifune a va e vieni con veicoli presenziati:

- a) nei tratti fra i sostegni: 12,0 m/s;
- b) sui sostegni di linea: 10,0 m/s.

3.5.2.3 – Nelle funivie bifune con veicoli non presenziati:

- a) in linea: 7,0 m/s;
- b) sui sostegni di linea:
 - 1) con una fune portante: 6,0 m/s;
 - 2) con due funi portanti: 7,0 m/s;

c) nelle stazioni valgono valori in conformità con 3.5.2.5.

3.5.2.4 – Nelle funivie monofune con veicoli chiusi ad ammorsamento fisso:

a) in linea:

- 1) con una fune portante-traente: 6,0 m/s;
- 2) con due funi portanti-traenti: 7,0 m/s;

b) nelle stazioni valgono valori in conformità con 3.5.2.5.

3.5.2.5 – Nelle funivie a moto unidirezionale e veicoli ad ammorsamento automatico:

a) in linea:

- 1) per i veicoli chiusi valgono i valori in conformità a 3.5.2.4;
- 2) per i veicoli aperti: 5 m/s;

b) nelle stazioni per:

- 1) veicoli chiusi: 0,5 m/s;
- 2) veicoli aperti nelle zone di imbarco e sbarco:
 - di sciatori: 1,3 m/s;
 - di pedoni in linea col percorso del veicolo: 1,0 m/s;
 - di pedoni lateralmente al veicolo: 0,5 m/s.

In tale contesto nei percorsi in curva la velocità di marcia dei veicoli é riferita al centro del binario di guida della curva.

3.5.2.6 – Funivie ad ammorsamento fisso:

a) in linea valgono i valori in conformità a 3.5.2.5;

b) nelle stazioni:

- 1) per il trasporto di sciatori su veicoli:
 - con un massimo di due posti: 2,5 m/s;
 - con tre o quattro posti: 2,3 m/s;
 - con un massimo di sei posti: 2,0 m/s;
- 2) per il trasporto di pedoni su veicoli:
 - con un massimo di due posti: 1,5 m/s;
 - con più di due posti: 1,0 m/s.

Per il trasporto di sciatori sono possibili velocità di marcia superiori se vengono installati dispositivi atti a limitare la differenza di velocità tra la persona da trasportare e la seggiola ai valori indicati (si veda 4.1.2.9). Deve essere possibile uno sbarco in sicurezza, pertanto la velocità di marcia dei veicoli con un massimo di due posti può ammontare al massimo a 2,8 m/s, per i veicoli con tre o quattro posti al massimo a 2,6 m/s e per veicoli fino a sei posti al massimo a 2,2 m/s.

3.5.3 – Intervallo minimo e distanza minima tra i veicoli nelle funivie a moto unidirezionale.

3.5.3.1 – Per la definizione dell'intervallo minimo e della distanza minima tra i veicoli nel caso di funivie a moto unidirezionale si devono considerare le condizioni di carico della linea e lo svolgimento del traffico nelle stazioni. Nelle funivie a moto unidirezionale con veicoli ad ammorsamento automatico va inoltre considerato il sistema di decelerazione ed accelerazione dei veicoli nelle stazioni ed il transito dei veicoli attraverso le stazioni stesse.

3.5.3.2 – Nel caso di funivie a moto unidirezionale con veicoli ad ammorsamento automatico, nelle stazioni va sorvegliato in modo automatico l'avanzamento dei veicoli disammorsati dalla fune.

Si può omettere la sorveglianza automatica nelle aree delle stazioni al di fuori delle zone di accelerazione e decelerazione, ove:

- i veicoli durante il normale esercizio sono sempre non occupati;
- i veicoli occupati viaggiano ad una velocità massima costante di 0,5 m/s.

Il dispositivo automatico di sorveglianza deve garantire che, qualora il veicolo disammorsato dalla fune avanzi in maniera scorretta,

- a) i veicoli aperti normalmente occupati non si avvicinino a più di 0,5 m dal veicolo che li precede (distanza di sicurezza);
- b) i veicoli chiusi urtino il veicolo che li precede al massimo ad 1 m/s.

Nelle aree delle stazioni ove non viene svolta alcuna sorveglianza dell'avanzamento dei veicoli occupati, l'avanzamento deve venir controllato dal personale.

Ai fini della sorveglianza automatica occorre considerare:

- lo scostamento ammesso della distanza tra due veicoli;
- il bloccaggio del veicolo precedente;
- il tempo di reazione intercorrente tra l'intervento del dispositivo di sorveglianza e l'attivazione della frenatura;
- la decelerazione minima dell'impianto a seguito dell'intervento del dispositivo di sorveglianza;
- l'oscillazione longitudinale del veicolo successivo.

3.5.3.3 – L'intervallo minimo delle seggiole con veicoli ad ammorsamento fisso deve essere pari a $(4+n/2)$ secondi, se le seggiole vengono caricate frontalmente e se vengono trasportati unicamente sciatori, ove n indica il numero di posti per seggiola e deve essere minore o uguale a 6.

Qualora i veicoli vengano occupati frontalmente e le persone da trasportare giungano dall'ingresso all'area d'imbarco con una considerevole variazione di direzione, vale a dire per gli sciatori con un angolo di 30° o più e per i pedoni con un angolo fino a 90° rispetto alla direzione della seggiola nell'area di imbarco, l'intervallo minimo delle seggiole va prolungato ad almeno $1,5x(4+n/2)$ secondi.

In tutti casi in cui viene scelto un intervallo più breve di $1,5x(4+n/2)$ secondi, all'ingresso va installato un dispositivo attivato dai veicoli (per esempio una barriera automatica) per regolare l'accesso degli sciatori.

Per quanto concerne la configurazione delle aree di imbarco e sbarco si veda 4.1.

3.5.3.4 – Il valore nominale minimo dell'intervallo nel caso di seggiovie con veicoli ad ammorsamento automatico è 5,0 s.

3.5.4 – Velocità di marcia e intervallo delle sciovie e delle slittinovie.

3.5.4.1 – La velocità di marcia massima ammonta:

- per le sciovie:
 - a) a fune bassa: a 2,0 m/s;
 - b) a fune alta: a 3,5 m/s, a condizione che, in caso di velocità di marcia superiore a 2,0 m/s, sia presente un dispositivo di avviamento progressivo;
- per le slittinovie: a 2,0 m/s.

3.5.4.2 – L'intervallo tra due dispositivi di traino consecutivi, nell'ipotesi di tracciato favorevole e zone di imbarco e sbarco opportunamente attrezzate, non può essere inferiore ai valori seguenti:

- a) con traini biposto: 6 s;
- b) con traini monoposto: 4,0 s;
- c) per le sciovie a fune bassa: 5,0 s;
- d) per le slittinovie: 8,0 s.

I valori indicati alle precedenti lettere a) e b) sono adottabili qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- il profilo presenti pendenze comunque non superiori al 50% e la pista non presenti, lungo tutto il tracciato, pendenze trasversali;
- l'accesso degli sciatori al punto di partenza sia previsto solo tangenzialmente rispetto all'asse della sciovia, con regolazione permanente dell'afflusso degli

- sciatori in attesa e con presentazione agevolata del dispositivo di traino agli sciatori in partenza;
- l'impianto sia dotato di azionamento a velocità di regime variabile con continuità in un campo sufficientemente esteso;
- le caratteristiche del traino ad azione progressiva siano tali da lasciare un congruo intervallo di tempo per la predisposizione dell'utente o degli utenti del traino successivo;
- appositi cartelli collocati in posizione visibile alla stazione di partenza avvertano lo sciatore del limitato intervallo tra i traini, richiamando l'attenzione sull'esigenza di un conveniente addestramento per evitare danni a se stesso ed agli altri utenti.

Qualora tutte le predette condizioni non ricorressero, l'intervallo minimo tra due dispositivi di traino di cui alle precedenti lettere a) e b) diventano rispettivamente 8 s e 5 s.

In ogni caso la distanza tra due dispositivi di traino consecutivi deve essere maggiore almeno del 10% della lunghezza di un traino ad avvolgitore completamente estratto o maggiore del 30% della lunghezza di un traino a pertica completamente estratta.

NOTA

Con l'entrata in vigore del testo di cui sopra perdono validità i riferimenti normativi di seguito riportati:

DM 4 agosto 1998, n° 400: artt. 7, 13

DM 15 febbraio 1969, n° 815: artt. 2.1, 2.6.1, 2.15.5, 2.15.6,

DM 8 marzo 1999 – AMMAUT e AMMFIS: artt. 3.1, 3.7, 3.8, 3.9, 3.12.18.5, 3.8.2.1, 3.8.13, 3.19.6

DM 15 marzo 1982: artt. 2.1, 2.6, 2.7, 2.22.1, 2.22.2, 2.22.4, 2.22.5, 2.22.11, 2.23.1, 2.23.2, 2.23.3, 2.25.2, 2.25.3, 2.25.4, 2.25.7, 2.24.4, 2.24.5

4 - NORME COMUNI ALLE STAZIONI

4.1.1 Generalità

4.1.1.1 Le vie di transito e gli spazi per le persone trasportate e le vie di transito per il personale e gli ambienti di servizio devono essere disposte in maniera funzionale.

Le stazioni sono munite di recinzione.

La postazione del macchinista (sala di comando) e gli altri ambienti nei quali il personale sosta per il comando temporaneo o continuativo dell'impianto a fune o per controllare il funzionamento, devono essere disposti in modo che da essi sia possibile vedere:

- le aree di imbarco e di sbarco;
- nelle seggiovie,
 - la zona di stabilizzazione,
 - la zona di sicurezza e la zona di avvicinamento;
- negli impianti con collegamento temporaneo:
 - anche le aree di ingresso e di uscita;
- in tutti gli impianti:
 - tutti i dispositivi di misura e di comando specifici degli impianti a fune, ed effettuare in una posizione corretta dal punto di vista ergonomico tutte le operazioni necessarie durante l'esercizio.

Si veda in merito l'allegato A.

4.1.1.2 Si devono prevedere dispositivi di guida ed indicazioni per l'indirizzamento delle persone trasportate.

Le aree o i punti importanti per l'esercizio (per esempio punto d'imbarco, punto di sbarco, area di attesa, sagoma limite dei veicoli in entrata e in uscita) devono essere segnalati.

4.1.1.3 Le vie di transito devono essere utilizzabili in sicurezza dai passeggeri e dal personale in tutte le condizioni meteorologiche; a ciò si deve provvedere tramite misure costruttive ed eventualmente di esercizio.

Le vie di transito per i passeggeri e il personale che sono utilizzate da pedoni non possono avere una pendenza maggiore del 10 %. Se sono necessarie pendenze maggiori, si devono predisporre scale a gradini.

4.1.1.4 Le vie di transito per i passeggeri, ad eccezione delle aree di imbarco e di sbarco, devono essere progettate al di fuori della sagoma limite dei veicoli.

In relazione alla particolarità delle aree di imbarco e di sbarco di seggiovie e sciovie, vedere i punti da 4.1.2 a 4.1.8.

Rispetto al profilo limite dei veicoli nelle stazioni, nell'area di lavoro e di passaggio del personale fino a un'altezza di 2,0 m sopra la corrispondente superficie di calpestio deve essere presente una distanza di sicurezza laterale di almeno 0,5 m.

4.1.1.5 L'altezza libera sulle vie di transito dei passeggeri e sulle postazioni permanenti di lavoro deve ammontare in generale ad almeno 2,5 m.

Nelle postazioni di lavoro per la manutenzione al di sotto dei veicoli e in quei punti delle vie di transito del personale dove vi sono sporgenze di elementi costruttivi, è sufficiente un'altezza libera di almeno 2,0 m.

Queste parti delle costruzioni devono essere segnalate in modo evidente mediante colori o illuminate.

L'altezza libera va determinata considerando i veicoli oscillanti e caricati.

4.1.1.6 Le vie di transito per le persone trasportate devono essere realizzate con una larghezza corrispondente alla portata dell'impianto, con un minimo di 1,25 m, salvo per le zone di controllo dei biglietti e gli accessi di seggiovie e sciovie.

Le vie di transito per il personale devono essere realizzate con una larghezza minima di 0,6 m. Per consentire, ove previsto, l'accesso a disabili su sedie a rotelle, tali vie devono presentare le caratteristiche seguenti, nella misura in cui non si contrappongono altre esigenze tecniche o di esercizio:

- fondo orizzontale e/o una pendenza minore del 5 %;
- è auspicabile una rampa del 6,5 % con un valore massimo assoluto dell'8 % e pianerottoli di 1,5 m di lunghezza ogni 10 m;
- variazione di direzione solo sui pianerottoli;
- rivestimento antiscivolo del pavimento;
- nessun gradino o soglia superiore a 2 cm o a 4 cm con bordo obliquo.

I punti di controllo dell'accesso o zone adiacenti devono presentare un passaggio con una larghezza minima di 90 cm.

Per l'accesso di persone con sedie o attrezzi di scivolamento per disabili alle seggiovie e alle sciovie si devono prevedere delle disposizioni adeguate, in particolare un'area di attesa sensibilmente orizzontale.

4.1.1.7 Le vie e/o le zone di circolazione devono essere dotate di ringhiere fisse in tutti i punti in cui sussiste un pericolo di caduta, vale a dire in una posizione di oltre 1 m sopra il livello circostante o quando il terreno circostante degrada con una pendenza maggiore del 60 %. Nelle zone destinate ai passeggeri le ringhiere devono impedire anche la caduta dei bambini. Le stesse disposizioni sono applicabili in caso di utilizzo di barriere mobili ai lati delle banchine di imbarco/sbarco.

Se non sono installate barriere (per esempio nelle banchine di imbarco/sbarco di funicolari), i lati delle banchine di imbarco/sbarco devono essere segnati nel modo consueto per i mezzi di trasporto pubblico.

La velocità durante il passaggio dei veicoli sulle banchine di imbarco/sbarco o durante l'arrivo dei veicoli nelle stazioni di una funicolare può ammontare al massimo a 1,0 m/s, quando contemporaneamente:

- i veicoli non sono presenziati;
- sulla banchina di imbarco/sbarco non sono installate barriere;
- sulla banchina di imbarco/sbarco si possono trovare persone.

Nelle stazioni in cui i passeggeri entrano o escono dai veicoli senza differenze di livello, in particolare nel caso di funicolari con banchina di imbarco/sbarco a gradini, la distanza orizzontale tra veicolo e lato della banchina di imbarco/sbarco non può essere maggiore di 0,05 m.

4.1.1.8 Qualora in conseguenza della sagoma limite necessaria dei veicoli non sia possibile erigere ringhiere (per esempio all'inizio o alla fine delle zone di imbarco e di sbarco delle seggiovie, agli ingressi e alle uscite delle stazioni delle funivie a moto unidirezionale), si devono installare dispositivi di protezione a rete (rete di protezione) al massimo a 1 m al di sotto del bordo di caduta.

Il dispositivo di protezione deve essere realizzato con una sporgenza orizzontale di almeno 3,0 m in modo che su entrambi i lati sia più largo di almeno 0,5 m dell'apertura della ringhiera.

Nelle seggiovie si devono considerare il profilo limite in conformità a 6.2 e i requisiti in conformità a 7.3.

Invece di una rete di protezione è ammessa anche una conformazione opportuna del terreno adiacente la stazione.

4.1.1.9 Le zone di imbarco e di sbarco delle seggiovie devono essere realizzate in base al tipo di esercizio previsto (trasporto di pedoni, sciatori, disabili).

La sistemazione della zona di attesa e dell'accesso all'area di imbarco, nonché dell'area di arrivo e dell'uscita dopo l'area di sbarco deve corrispondere alla portata e alla capienza dei veicoli.

Si deve evitare che le persone trasportate rimangano impigliate in corrispondenza delle strutture delle stazioni.

La superficie delle barriere laterali deve essere liscia.

Gli elementi costruttivi delle stazioni che potrebbero peggiorare le conseguenze di una caduta (per esempio bulloni di fondazione) devono essere provvisti di coperture che ne riducano gli effetti.

Opportune recinzioni ed idonee protezioni devono inoltre impedire che il pubblico ed il personale dell'impianto possano accidentalmente venire a contatto con apparecchiature meccaniche, con equipaggiamenti elettrici e, in generale, con organi o dispositivi suscettibili di provocare pericoli per le persone o per la sicurezza dell'esercizio.

4.1.1.10 Nelle seggiovie la distanza tra il pavimento dell'area di imbarco e/o di sbarco e la superficie di seduta sotto carico statico deve essere pari a 46 ± 5 cm.

La distanza è misurata al centro della larghezza del sedile in corrispondenza del bordo anteriore dello stesso.

Tale distanza deve tenere conto dello spessore di neve necessario per l'esercizio.

Le dimensioni delle stazioni devono consentire il passaggio di una seggiola con poggiatesta chiusa.

L'inclinazione trasversale della superficie di seduta in caso di carico statico eccentrico nell'area di imbarco e di sbarco può ammontare al massimo al 10 %. Si devono eventualmente adottare provvedimenti tecnici per il rispetto di questo requisito.

4.1.2 Aree di imbarco delle seggiovie

4.1.2.1 Oltre alle disposizioni in conformità a 4.1.1, per le aree di imbarco delle seggiovie si devono considerare i requisiti seguenti, per la cui spiegazione si rimanda al disegno nell'appendice A.

4.1.2.2 Le aree di imbarco devono avere un andamento rettilineo.

L'area di imbarco deve essere realizzata per il trasporto di pedoni e di sciatori con una lunghezza orizzontale da 2,5 m a 3,5 m, ipotizzando il punto di imbarco da segnalare al primo terzo di questa lunghezza.

Nelle seggiovie con veicoli a collegamento permanente la lunghezza orizzontale dell'area di imbarco deve iniziare dopo il punto in cui la seggiola ha compiuto il giro della puleggia.

Dopo la lunghezza orizzontale si deve realizzare una zona di stabilizzazione e una zona di sicurezza in conformità a 4.1.2.3.

Lungo l'area di imbarco fino a un'altezza minima di 2 m si devono prevedere spazi liberi ai lati del veicolo sospeso in posizione di riposo che devono presentare le seguenti larghezze minime misurate dal veicolo:

- Dal lato interno della linea 0,6 m in caso di velocità di marcia del veicolo fino a 1,3 m/s;
- Dal lato interno della linea 0,8 m in caso di velocità di marcia del veicolo oltre 1,3 m/s;
- Dal lato esterno 1,25

La larghezza minima della area di imbarco sarà pari alla larghezza del veicolo aumentata delle distanze di sicurezza laterale di cui all'art. 3.3.3.3.

- 4.1.2.3 La lunghezza della zona di stabilizzazione, misurata dal punto di imbarco, deve corrispondere a un tempo di percorrenza minima di 3,5 s.
Fino alla fine della zona di sicurezza adiacente si deve mantenere un tempo di percorrenza minimo di 7,0 s, misurato dal punto di imbarco.
Nella zona di stabilizzazione (per imbarchi ortogonali valutata lungo la traiettoria del veicolo), l'altezza dal terreno, misurata dal piano di seduta, deve progressivamente aumentare, a partire dal termine della banchina di imbarco, sino a raggiungere un valore compreso tra 1 m e 1,5 m.
Nella zona di sicurezza la altezza massima dal terreno deve essere inferiore a 3 m.
Inoltre si deve mantenere una altezza massima dal terreno di 8 m, misurata dal piano di seduta, per una distanza corrispondente ad uno spazio di frenatura, chiamata dal personale dalla zona di imbarco. Questo spazio è calcolato a partire dalla fine della zona di stabilizzazione e deve corrispondere alla decelerazione minima prevista.
- 4.1.2.4 Se alla fine della zona di stabilizzazione si verifica un brusco aumento della distanza dal terreno (vale a dire un'inclinazione del terreno maggiore del 60 %), con un dislivello maggiore di 1 m si deve installare una rete di protezione in conformità a 4.1.1.8.
- 4.1.2.5 La superficie del terreno all'interno della zona di stabilizzazione in caso di trasporto di sciatori deve consentire lo scorrimento degli attrezzi per sport invernali e deve essere in ogni caso strutturata in modo da essere accessibile da parte del personale per prestare soccorso e da potere essere abbandonata senza difficoltà dalle persone trasportate.
La larghezza della zona di stabilizzazione deve essere conforme a 4.1.2.2.
- 4.1.2.6 Per i pedoni e gli sciatori si devono prevedere accessi separati.
L'utilizzo dell'accesso per gli sciatori anche da parte dei pedoni è ammesso solo in casi eccezionali e rispettando il punto 4.1.1.3.
- 4.1.2.7 Le parti mobili di un dispositivo conforme a 3.5.3.3 per la regolazione dell'accesso (cancelletto) devono essere disposte a una distanza di almeno 0,6 m dal profilo limite dei veicoli.
Prima di questo dispositivo si deve progettare una zona di attesa orizzontale, dopo questo dispositivo l'accesso deve essere progettato con una pendenza ridotta verso l'area di imbarco.
- 4.1.2.8 La posizione dell'area di imbarco delle seggiovie con veicoli a collegamento temporaneo all'interno della stazione deve essere scelta in modo che i veicoli si muovano almeno fino al centro dell'area di imbarco a velocità uniforme in conformità a 3.5.2.5.
L'accesso diretto degli sciatori all'area di imbarco di queste seggiovie deve essere progettato senza grandi variazioni di direzione (vedere al riguardo 3.5.3.3) ed essere realizzato con un dispositivo per il controllo automatico dell'accesso.
- 4.1.2.9 Per l'imbarco degli sciatori nelle seggiovie con veicoli a collegamento permanente dotate di pedana mobile, si devono rispettare inoltre le condizioni seguenti:
1. la velocità di marcia della pedana mobile deve dipendere da quella della fune portante-trainante e non deve superare 1,0 m/s;
 2. la velocità relativa tra il veicolo e la pedana mobile non deve essere maggiore della velocità indicata in 3.5.2.6 relativamente alla situazione in stazione per sciatori;
 3. la lunghezza della pedana mobile, la posizione del dispositivo per la regolazione dell'accesso e il loro funzionamento devono garantire che la prima occupazione

- possibile della seggiola avvenga al termine del giro della puleggia e l'ultima occupazione possibile della seggiola ad almeno 1 m prima della fine della pedana;
4. per la determinazione della lunghezza della zona di stabilizzazione e di sicurezza in conformità a 4.1.2.3 si deve ipotizzare un punto di imbarco fittizio al centro della lunghezza della pedana mobile;
 5. l'accesso degli sciatori deve avvenire in direzione della pedana mobile ed essere regolato mediante un dispositivo influenzato dalla posizione del veicolo in conformità a 3.5.3.3;
- In caso di guasto della regolazione automatica dell'accesso, l'esercizio con pedana mobile in funzione non è ammesso.

4.1.2.10 In caso di una stazione di tensionamento, l'accesso, l'area d'imbarco e le zone adiacenti devono poter essere adattati alla corrispondente posizione della puleggia. In caso di ausili per l'imbarco in conformità a 4.1.2.9 si devono prevedere dispositivi che consentano un semplice controllo giornaliero della posizione reciproca della pedana mobile e della puleggia.

4.1.3 Aree di sbarco delle seggiovie

4.1.3.1 Oltre ai requisiti in conformità a 4.1.1, per le aree di sbarco delle seggiovie si devono rispettare i requisiti seguenti, per i quali è fornita una spiegazione nel disegno dell'appendice B.

4.1.3.2 Le aree di sbarco delle seggiovie devono avere un andamento rettilineo.

La lunghezza orizzontale dell'area di sbarco deve:

- per il trasporto di pedoni corrispondere a un tempo di transito della seggiola di 5,0 s;
- per il trasporto di sciatori con:
 - seggiovie con veicoli con collegamento permanente corrispondere a un tempo di transito di almeno 1,5 s;
 - seggiovie con veicoli con collegamento temporaneo ammontare almeno a 2,0 m.

Vedere inoltre 4.1.3.5, 4.1.3.6 e 4.1.3.9.

Lungo l'area di sbarco si devono prevedere fino ad un'altezza di almeno 2 m spazi liberi rispetto al veicolo sospeso in verticale, che devono essere realizzati verso l'asse della seggiola in conformità a 3.3.3.3 e sporgere verso l'esterno di 1,25 m oltre la larghezza del veicolo.

La larghezza minima della area di sbarco sarà pari alla larghezza del veicolo aumentata delle distanze di sicurezza laterale di cui all'art. 3.3.3.3.

L'uscita per i pedoni deve essere realizzata separatamente rispetto a quella per gli sciatori.

4.1.3.3 Prima di raggiungere l'area di sbarco si deve prevedere un'area di avvicinamento all'interno della quale per la persona trasportata sia possibile riconoscere la situazione di sbarco. Ciò è possibile se il vertice della piramide indicativa per l'area per le mani in conformità a 3.2.2.1 della seggiola in arrivo si trova alla stessa altezza o più in alto rispetto alla superficie dell'area di sbarco.

La lunghezza dell'area di avvicinamento (per imbarchi ortogonali valutata lungo la traiettoria del veicolo) deve corrispondere a un tempo di transito della seggiola di 5 s.

4.1.3.4 La distanza dal terreno all'interno dell'area di avvicinamento può essere al massimo pari a 3 m e in direzione di marcia deve essere ridotta a un valore in conformità a 4.1.1.10.

Questa altezza può essere ottenuta mediante conformazione appropriata del terreno e/o tramite la guida della fune portante-traente e/o la disposizione di una rete di protezione.

All'inizio dell'area di sbarco tramite una superficie inclinata si deve evitare che gli sciatori con i loro sci possano rimanere impigliati alle parti costruttive dell'area di sbarco. In caso di una brusca variazione dislivello (vedere 4.1.2.4) maggiore di 1 m all'inizio di questa superficie inclinata o in caso di una distanza dal terreno maggiore di 3 m, si deve installare una rete di protezione tenendo conto del profilo limite dei veicoli.

4.1.3.5 In caso di trasporto di sciatori, dopo l'area di sbarco si deve prevedere una rampa di uscita in modo che:

- gli sciatori possano avanzare senza una grande variazione di direzione;
- la rampa presenti un'inclinazione dal 15 % al 25 %;
- la rampa di uscita inclinata deve continuare finché gli sciatori hanno lasciato la sagoma limite dei veicoli (profilo limite e una distanza di sicurezza laterale e verso il basso di 0,5 m);
- nel caso di seggiole con collegamento permanente l'inizio della rampa di uscita deve trovarsi almeno a 1,5 s prima della variazione di direzione della seggiola.

4.1.3.6 Se in una seggiovia con veicoli a collegamento permanente un passeggero non riesce ad abbandonare il veicolo, l'impianto deve arrestarsi automaticamente. Il relativo dispositivo di sorveglianza deve essere collocato il più vicino possibile all'area di sbarco.

4.1.3.7 All'interno del tratto che un veicolo percorre ancora quando una persona trasportata non ha lasciato la seggiola, l'altezza dal terreno non può superare 2,5 m.

4.1.3.8 Per gli sciatori che non hanno lasciato tempestivamente i veicoli, si deve prevedere un'area di sbarco d'emergenza per evitare la necessità di una marcia indietro della seggiovia.

4.1.3.9 La posizione dell'area di sbarco delle seggiovie con veicoli con collegamento temporaneo all'interno della stazione deve essere scelta in modo che la velocità di marcia dei veicoli all'inizio del punto di sbarco corrisponda ai valori in conformità a 3.5.2.5, nella parte rimanente dell'area di sbarco la velocità dei veicoli può rimanere costante o essere ridotta.

4.1.4 Aree di imbarco e di sbarco nelle stazioni intermedie delle seggiovie

Per le aree di imbarco e di sbarco nelle stazioni intermedie delle seggiovie si applicano opportunamente i punti 4.1.2 e 4.1.3.

Le stazioni intermedie che sono utilizzate solo temporaneamente per il trasporto di persone, per il periodo in cui non sono utilizzate o non sono occupate dal personale, devono essere modificabili in modo da potere essere considerate come strutture di linea.

Per le seggiovie destinate al solo trasporto di viaggiatori con gli sci ai piedi, la velocità di sbarco può essere elevata sino a 2 m/s se esso avviene alla stazione intermedia con il veicolo che prosegue con traiettoria rettilinea.

4.1.5 Aree di imbarco e di sbarco delle sciovie

4.1.5.1 Nell'area delle stazioni si devono realizzare barriere che evitino pericoli alle persone causati da dispositivi di traino oscillanti e/o avvolti, movimenti del contrappeso o da altre parti mobili dell'impianto.

Nella progettazione delle stazioni si deve tenere conto dell'utilizzo senza pericoli dell'accesso e dell'area di imbarco, dell'area di sbarco e dell'uscita e di zone di sosta sufficientemente grandi.

Si devono prevedere itinerari di guida per indirizzare le persone verso l'area di imbarco e fuori dall'area di sbarco.

4.1.6 Aree di imbarco delle sciovie

4.1.6.1 Gli accessi e le aree di imbarco devono essere progettati e realizzati in modo da raggiungere la portata prevista e un'accelerazione il più possibile uniforme delle persone.

L'accesso degli sciatori all'area di imbarco deve essere regolato in maniera tale che essi si susseguano sulla pista nel numero corrispondente alla capacità di ciascun traino.

L'area d'imbarco deve avere un andamento approssimativamente orizzontale, di una lunghezza di circa 4 m. Nell'area d'imbarco le distanze richieste in conformità a 3.3.6.1 possono essere inferiori del 20 %. L'area d'imbarco deve essere progettata in modo da attuare con semplicità correzioni dell'altezza della neve.

4.1.6.2 Nelle sciovie a fune bassa si deve evitare tramite misure opportune un avvicinamento pericoloso alle pulegge, anche nel ramo di ritorno della fune (per esempio coperture in connessione con dispositivi di arresto automatico).

4.1.6.3 Se nelle sciovie con avvolgitore l'imbarco avviene sotto la fune traente, le ancore e/o i piattelli devono rimanere ad almeno 2,0 m sopra la superficie della neve.

In caso di imbarco laterale rispetto alla traiettoria del traino, sono ammessi scostamenti dalle disposizioni precedenti.

Nelle sciovie di tipo self-service (per esempio piattelli ed ancore ad asta lunga) questo valore è misurato dall'avvolgitore. La distanza tra i piattelli e/o l'ancora di questi impianti e la superficie della neve nell'area di imbarco deve essere compresa tra 0,6 m e 0,8 m.

In caso impianti tipo self-service gli utilizzatori devono avere una visibilità sufficiente dei dispositivi di traino in arrivo. Il servizio self-service deve essere segnalato, possibilmente mediante simboli normalizzati.

4.1.7 Area di sbarco delle sciovie

4.1.7.1 L'area di sbarco deve essere progettata in modo da potere essere abbandonata rapidamente e da consentire ai dispositivi di traino un avvolgimento e una stabilizzazione senza inconvenienti.

4.1.7.2 Nelle sciovie a fune alta e con avvolgitore, la fune traente nell'area di sbarco deve essere ad un'altezza tale per cui i piattelli o l'ancora avvolti rimangono almeno a 2,3 m sopra la superficie della neve.

Questa distanza si applica all'avvolgitore, quando gli utilizzatori non possono essere messi in pericolo dai piattelli, come per esempio a velocità di marcia fino a 2,0 m/s e con piattelli leggeri, e quando dopo lo sbarco non è possibile incrociare la fune di ritorno.

Nelle sciovie a pertica la distanza dal terreno della fune traente deve corrispondere almeno alla lunghezza del dispositivo di traino avvolto. Qualora dopo lo sbarco gli utilizzatori possano incrociare la fune di ritorno, in quel punto le aste devono rimanere ad almeno 2,3 m sopra la superficie della neve.

4.1.7.3 L'area di sbarco deve essere orizzontale o leggermente in discesa nella direzione di allontanamento:

- nelle sciovie con avvolgitori direttamente dopo un sostegno di linea;

- nelle sciovie a pertica telescopiche in modo che le persone trasportate lascino i dispositivi di traino immediatamente dopo che l'attacco ha passato l'ultimo sostegno di linea.

Nelle sciovie a pertica l'inclinazione della fune traente all'inizio del punto di sbarco deve essere minore del 25 %.

4.1.7.4 Nelle sciovie con avvolgitore, il tratto tra l'inizio dell'area di sbarco e la successiva rulliera o rullo guidafune deve essere lungo almeno come il percorso compiuto dalla fune traente alla massima velocità di progetto in 16 s. Per le funicelle di traino fino a 2,5 m di lunghezza è sufficiente il percorso compiuto in 11 s, per le aste quello compiuto in 6 s.

4.1.7.5 Una riduzione del tratto menzionato in 4.1.7.4 è ammessa quando accorgimenti opportuni garantiscono la deviazione in sicurezza dei dispositivi di traino (per esempio scivolo fino al completo avvolgimento del piattello o dell'ancora).

4.1.7.6 Dopo l'area di sbarco si devono predisporre dispositivi di sorveglianza che arrestino automaticamente la sciovia quando:

- una persona trasportata non si è staccata dal dispositivo di traino;
- il dispositivo di traino non è avvolto e ne consegue un pericolo.

Dopo l'area di sbarco il tracciato deve essere mantenuto libero da ostacoli atipici per una lunghezza corrispondente allo spazio di arresto dopo l'intervento del dispositivo di sorveglianza.

4.1.7.7 Nelle sciovie a pertica telescopiche è ammesso uno sbarco in corrispondenza della puleggia qualora l'esecuzione della stazione di arrivo lo consenta.

Lo spazio di arresto nelle condizioni di scarico più sfavorevoli può corrispondere al massimo alla distanza percorsa dalla fune traente in 3,0 s alla massima velocità di marcia prevista. Inoltre l'inclinazione verso valle del punto di sbarco per una lunghezza di almeno 8 m non deve essere maggiore del 20 %.

Questa inclinazione su una lunghezza di almeno 15 m può ammontare fino al 40 %, se nell'area di sbarco è previsto un dispositivo di disaccoppiamento dei dispositivi di traino.

4.1.7.8 Nelle sciovie a fune bassa, dopo l'area di sbarco deve essere disposto un dispositivo di sorveglianza in modo da evitare un avvicinamento pericoloso ai dispositivi della stazione, qualora tale avvicinamento pericoloso non sia evitato tramite misure costruttive.

Nell'area di questo dispositivo di sorveglianza e all'interno dello spazio di arresto adiacente si deve garantire il contatto con il terreno dello sciatore.

In considerazione della particolare situazione pericolosa, si deve prevedere un dispositivo di sorveglianza duplice in due esecuzioni indipendenti l'una dall'altra.

4.1.7.9 Nelle stazioni di arrivo delle sciovie gemelle deve essere particolarmente curata la sistemazione dei piazzali, mediante predisposizione di opportune protezioni, in modo che risulti impossibile per gli sciatori dei due impianti paralleli interferire tra di loro; le piste di uscita devono essere ambedue orientate verso l'esterno del complesso costituito dalle due sciovie.

4.1.8 Stazioni intermedie delle sciovie

Per l'area di imbarco o l'area di sbarco in una stazione intermedia si devono rispettare per analogia le disposizioni in conformità a 4.1.5 fino a 4.1.7.

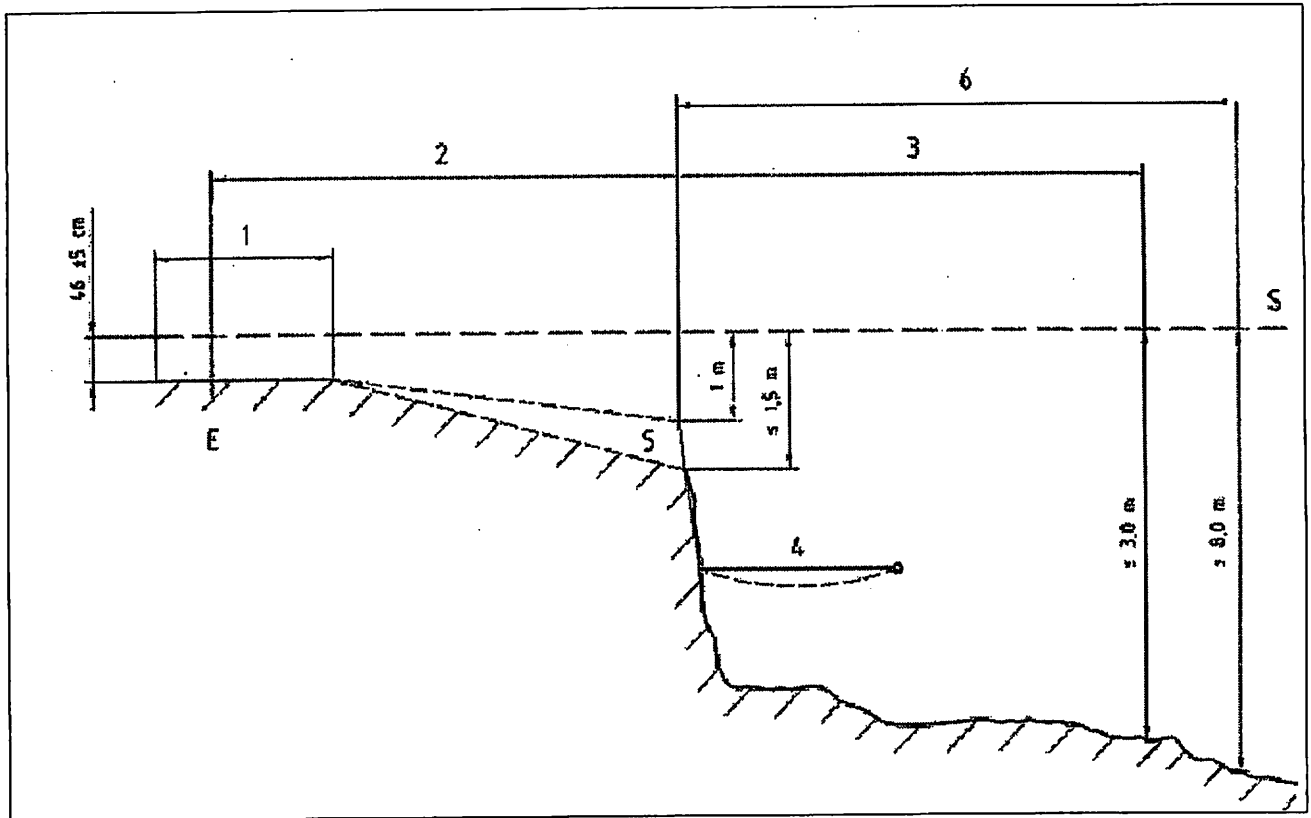
4.1.9 Aree di imbarco e sbarco delle cabinovie

4.1.9.1 Le aree di imbarco e di sbarco di cabinovie ad ammortamento temporaneo devono essere separate tra loro, posizionate nel tratto ove la velocità dei veicoli in stazione è costante e devono essere tali da garantire a ciascun viaggiatore un tempo minimo per l'entrata e l'uscita dai veicoli pari a 1 - 1,5 s, a seconda delle caratteristiche del veicolo e delle modalità di accesso; è comunque da considerare area di imbarco o di sbarco tutto il tratto ove le cabine transitano con le porte completamente aperte.

Un veicolo arrestato per intervento del dispositivo di controllo porte dovrà fermarsi ed essere completamente contenuto entro un tratto prolungato della area di imbarco, normalmente inaccessibile ed opportunamente protetto.

Deve inoltre essere prevista un'idonea protezione (ad esempio una sagoma di controllo geometrico) che arresti l'impianto entro il tratto prolungato della area di imbarco di cui al capoverso precedente, nell'ipotesi di sporgenze anomale dalla porta del veicolo.

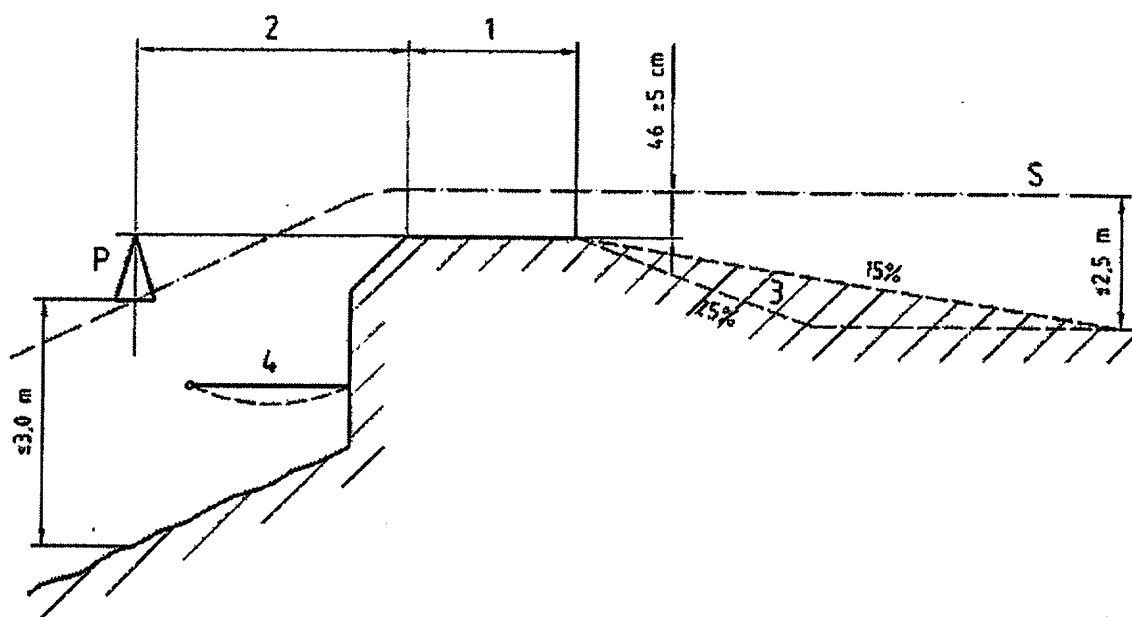
4.1.9.2 La banchina di imbarco e di sbarco di cabinovie ad ammortamento permanente deve essere posizionata nel tratto compreso fra l'asse del rullo o della rulliera di guida all'imbocco nella puleggia, motrice o di rinvio, e l'asse del primo rullo della rulliera di avanzamento e avere una lunghezza "l", in metri, non inferiore a $7 v$, ove v , in m/s, è la velocità massima ammessa per l'impianto.



Legenda:

- 1 Area orizzontale di imbarco
- 2 Zona di stabilizzazione
- 3 Zona di sicurezza
- 4 Rete di protezione in conformità al punto 4.1.2.4
- 5 Zona delle altezze dal suolo ammissibili
- 6 Zona di frenatura
- E Punto di imbarco
- S Traiettoria del piano di seduta della seggiola

Allegato B
Schema esplicativo del punto 4.1.3



Legenda:

- 1 Area orizzontale di sbarco
- 2 Zona di avvicinamento
- 3 Zona delle inclinazioni ammissibili
- 4 Rete di protezione in conformità al punto 4.1.3.4
- P Piramide verticale convenzionale secondo 3.2.2.1
- S traiettoria del piano di seduta della seggiola

4.2 Immagazzinamento dei veicoli

- 4.2.1** Le stazioni devono, complessivamente, consentire l'immagazzinamento in appositi locali di tutti i veicoli in dotazione all'impianto. ~~Per gli impianti dotati di veicoli aperti,~~ Se il dispositivo di collegamento del veicolo alla fune possiede i requisiti di cui all'articolo 4.2.5 per essere mantenuto in linea al termine del servizio giornaliero, le stazioni possono non prevedere l'immagazzinamento in appositi locali annessi all' impianto; pur tuttavia detto immagazzinamento deve poter avvenire in sito diverso, purché al riparo dalle intemperie.
- 4.2.2** La stazione ove, eventualmente, non è ubicato il magazzino, deve essere dotata di dispositivi per la rapida rimozione di un veicolo che debba essere tolto occasionalmente dal servizio
- 4.2.3** Gli impianti aventi il magazzino collegato alle stazioni devono essere dotati di appositi dispositivi contatori, installati nelle stazioni ed opportunamente interconnessi fra loro, i quali devono ad ogni istante segnalare al personale della stazione motrice il numero dei veicoli che insistono su ciascun ramo dell'impianto. Qualora la differenza fra i due valori numerici superi un limite prestabilito in progetto caso per caso, tali dispositivi devono inibire automaticamente il consenso alla partenza di altri veicoli verso il ramo caricato in eccesso, ripristinando tale consenso quando l'equilibrio numerico dei veicoli sui due rami si è ristabilito entro il limite predetto, ovvero arrestare l'impianto affinché il riequilibrio sia effettuato manualmente.
- 4.2.4** Gli eventuali apparecchi di sollevamento previsti nel magazzino per il ricovero dei veicoli devono soddisfare la normativa specifica in vigore.
- 4.2.5** E' consentito lasciare i veicoli in linea al termine del servizio giornaliero a condizione che le morse siano concepite in modo che risulti assicurato il corretto funzionamento dei meccanismi, degli organi di serraggio, in particolare per quanto riguarda i sistemi elastici, degli snodi ed in generale di tutti gli accoppiamenti in moto relativo fra loro e che lo sforzo di serraggio non possa comunque risultare ridotto per l'insorgere di anormali aumenti delle resistenze di attrito o per qualunque altra causa esterna, quali formazione di ghiaccio o accumulo di umidità.

4.3 Requisiti ulteriori

- 4.3.1 Le parti meccaniche delle stazioni sono efficacemente protette dalle intemperie, qualora ciò sia necessario a garantire il corretto funzionamento dei meccanismi.
- 4.3.2 Le stazioni di norma sono dotate:
- a) di locali per la sosta dei viaggiatori in relazione alle prevedibili esigenze del traffico, nonché di servizi igienici, tenendo conto degli esercizi pubblici di ristoro esistenti nelle immediate vicinanze delle stazioni;
 - b) di locali chiusi da adibire a magazzino e per la manutenzione ordinaria, almeno in prossimità di una stazione;
 - c) di un locale per il ricovero del personale;
 - d) di un sistema di illuminazione normale e di emergenza.
- 4.3.3 Nelle stazioni i comandi di arresto della marcia dell'impianto sono ubicati in maniera da poter essere manovrati prontamente dal personale.
- 4.3.4 Le stazioni, ove ricorra il caso, devono essere provviste di passerelle regolamentari di ispezione per consentire l'effettuazione delle operazioni di controllo e manutenzione da parte del personale.
- 4.3.5 Negli impianti gemelli, tutte le apparecchiature relative a ciascun impianto (di comando, di manovra, di sicurezza e di telecomunicazione) devono essere distinte e indipendenti l'una dall'altra.

15. – OPERE CIVILI

15.1 Definizioni

Le opere civili degli impianti a fune sono quelle definite dalle leggi 5 novembre 1971 n° 1086 e 2 febbraio 1974 n° 64, incorporate nel testo unico per l'edilizia di cui al DPR 6 giugno 2001 n° 380 il cui progetto deve essere depositato allo sportello unico per l'edilizia istituito dalla legge n. 380/2001.

15.2 Normativa vigente

Per le opere civili degli impianti a fune di qualunque tipologia si applicano le norme tecniche vigenti emanate in applicazione della legge 5 novembre 1971 n. 1086 (calcolo - esecuzione - collaudo) e della legge 2 febbraio 1974 n.64 (azioni sismiche - carichi e sovraccarichi) e la norma EN 13107 con le precisazioni riportate negli articoli seguenti.

15.3 Azioni delle funi

Alle azioni delle funi va considerata, quando significativa, un'incertezza geometrica relativa all'inclinazione del vettore e alla posizione del punto di applicazione. Nei casi più comuni questa incertezza può essere convenzionalmente valutata aumentando o riducendo l'inclinazione di calcolo di un angolo corrispondente ad una variazione di tensione di $\pm 10\%$.

15.4 Carichi di vento

L'azione del vento sulle strutture viene determinata sulla base della normativa vigente, emessa ai sensi delle citate leggi n. 1086/1971 e n. 64/1974. Per quote sul livello del mare "h" maggiori di 400 m, per il calcolo della pressione cinetica in funzione della velocità del vento si può considerare per la densità dell'aria il valore $\rho = \rho_0 \times (1 - 0,0956h + 0,0032h^2)$ ove ρ_0 è la densità alla quota del mare e h è espresso in chilometri.

Ai fini del calcolo della spinta del vento fuori esercizio sulle funi e sulle parti mobili interagenti con la medesima si può assumere una pressione del vento costante lungo tutta la campata e pari a:

$$w_{\min} = q_{\text{ref}} c_e(Z_e) c_d = 1.20 \text{ kN/m}^2$$

Alla spinta così determinata può essere applicata una riduzione, secondo norme riconosciute, per campate di lunghezza elevata.

Come coefficiente di forma per le funi, in mancanza di una determinazione più accurata attraverso il numero di Reynolds, si può assumere un valore convenzionale di 1.1.

15.5 Azioni sismiche

Le azioni sismiche di cui agli articoli 7.2.4.10 – 7.3.4.6 della EN 13107 vanno considerate nelle combinazioni sismiche e non nelle combinazioni eccezionali.

Si assume convenzionalmente che il sisma non provochi variazioni nel tiro delle funi.

Salvo casi particolari, la massa delle funi tese può essere trascurata nella determinazione delle azioni sismiche.

Le strutture che sopportano il tiro o una deviazione significativa delle funi possono essere progettate in regime di bassa capacità dissipativa (classe di duttilità DCL così come definita in norme di settore); in questo caso non è di regola necessario tenere conto delle azioni sismiche nella verifica di stabilità al ribaltamento.

Per le stesse strutture la stabilità allo scorrimento va verificata considerando l'alleggerimento dovuto al sisma verticale.

15.6 Deformazione dei sostegni

Per i sostegni di linea delle funivie bifune, in alternativa all'articolo 9.4.5 della EN 13107, si potrà verificare (come stato limite di esercizio) che la rotazione della testata dovuta all'attrito discorde delle funi portanti sulle scarpe sia minore di $0.4 d / L$, essendo d il diametro della fune portante ed L la lunghezza della scarpa; il coefficiente di attrito fra fune e scarpa dovrà essere opportunamente giustificato e comunque non inferiore al 10%

15.7 Rigidità delle strutture

Per tutte le strutture di ancoraggio, supporto o deviazione delle funi, o di supporto dei veicoli o di organi meccanici, in alternativa ad un'analisi dell'accettabilità delle deformazioni e delle vibrazioni, la verifica dei corrispondenti stati limite di esercizio può essere sostituita da una verifica allo stato limite ultimo, nella quale i fattori parziali di sicurezza γ_Q relativi ai carichi di origine meccanica, provenienti dalle funi o dai veicoli vengono raddoppiati.

Per i sostegni di linea e le vie di corsa delle funicolari terrestri vanno in ogni caso rispettate le limitazioni di cui agli articoli 9.4.4.1 e 9.4.4.2 della EN 13107.