

**Ordinanza
sui requisiti di sicurezza per le funivie
a movimento continuo con morse fisse
(Ordinanza sulle seggiovie)**

del 12 gennaio 1987 (stato 7 maggio 2004)¹

*Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia
e delle comunicazioni,*

visto l'articolo 51 dell'ordinanza del 10 marzo 1986 sugli impianti di trasporto a
fune (stato 5 dicembre 2000)²,

ordina:

1. La revisione dell'ordinanza sulle seggiovie entra in vigore il 15 maggio 2004.
2. La sua esecuzione compete all'autorità di vigilanza (Ufficio federale dei
trasporti).

7 maggio 2004

DIPARTIMENTO FEDERALE
DELL'AMBIENTE, DEI TRASPORTI,
DELL'ENERGIA E DELLE
COMUNICAZIONI

Leuenberger

RS 743.121.11

¹ Il testo della presente ordinanza non è pubblicato nella Raccolta ufficiale delle leggi
federali; copie di essa sono disponibili presso l'Ufficio federale delle costruzioni e della
logistica (UFCL), Distribuzione pubblicazioni, CH 3003 Berna.

Il testo è disponibile su internet all'indirizzo www.bav.admin.ch

² RS 743.12

1 Disposizioni generali**101 Scopo e campo di validità**

- .1 La presente prescrizione contiene, in esecuzione dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune, le prescrizioni di sicurezza particolari in materia di costruzione, d'esercizio e di manutenzione delle:
 - .1.1 funivie a movimento continuo con morse fisse;
 - .1.2 funivie a movimento continuo con morse fisse, periodicamente in esercizio come sciovia.

102 Definizioni

- .1 Le funivie a movimento continuo con morse fisse sono impianti a fune i cui veicoli in esercizio sono fissati in modo permanente alla fune in movimento (fune portante-traente). I veicoli sono di tipo aperto (seggiola).
- .2 Per la presente ordinanza valgono le definizioni contenute nell'allegato 4.

103 Prescrizioni complementari

- .1 In aggiunta alle prescrizioni della presente ordinanza, trovano applicazione le prescrizioni complementari di cui all'articolo 5 dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune, come pure le regole riconosciute della tecnica.
- .2 Come tali si intendono, in particolare:
 - .2.1 la norma dell' Electrosuisse SEV³ sulle installazioni a bassa tensione, per analogia;
 - .2.2 le linee direttive dell'Electrosuisse SEV sugli impianti parafulmini³ ;
 - .2.3 la norma SIA 160 Azioni sulle strutture portanti⁴;
 - .2.4 la norma SIA 161 Costruzioni in acciaio⁴;
 - .2.5 la norma SIA 161/1 Costruzioni in acciaio - Gestione della qualità, certificati di esercizio, esami, materiali⁴;
 - .2.6 la norma SIA 162 Costruzioni in calcestruzzo⁴;
 - .2.7 la norma SIA 162/1 Costruzioni in calcestruzzo - Prove dei materiali;⁴
 - .2.8 la norma SIA 164 Holzbau⁴;

³ Electrosuisse SEV, Luppmenstrasse 1, 8320 Fehraltdorf

⁴ Editore: Società svizzera degli ingegneri e architetti, casella postale, 8039 Zurigo
Distribuzione: Schwabe & Co. AG, casella postale, 4132 Muttenz

- .2.9 la raccomandazione SIA 183 Brandschutz im Hochbau⁴;
- .2.10 la raccomandazione SIA V191 Vorgespannte Boden- und Felsanker⁴;
- .2.11 la norma SIA 469 Conservazione delle costruzioni⁴;
- .2.12 la norma SIA 358 Geländer und Brüstungen⁴;
- .2.13 la norma SN 214061 Prüfung und Überwachung der Schweisser⁵;
- .2.14 la direttiva VDI 2230, foglio 1, Systematische Berechnung hochbeanspruchter Schraubenverbindungen⁵;
- .2.15 la norma DIN 3930, parte 1, Grundlagen für die Tragfähigkeitsberechnung von Gerade- und Schrägzahnstirnrädern⁵;
- .2.16 la norma DIN 1691 Gusseisen mit Lamellengraphit⁵;
- .2.17 la norma DIN 1693 Gusseisen mit Kugelgraphit⁵;
- .2.18 le direttive dell'OITAF⁶ (Organizzazione internazionale trasporti a fune) sulle apparecchiature di recupero in linea;
- .2.19 le direttive per la pianificazione, la gestione e la manutenzione delle discese da sport sulla neve⁷.

104

Deroghe alle prescrizioni

- .1 Qualora si debba derogare alle disposizioni della presente ordinanza, occorre dimostrare che la sicurezza, ai sensi della presente ordinanza, sia garantita.
- .2 Nel caso di nuovi sviluppi tecnici, per i quali la presente ordinanza non contiene alcuna disposizione, occorre dimostrare che essi soddisfano, per analogia, i requisiti di sicurezza di questa ordinanza.

⁵ Fonte di riferimento: Associazione Svizzera di Normalizzazione (ASN), Bürglistrasse 29, 8400 Winterthur

⁶ Ottenibile presso: Organizzazione Internazionale Trasporti a Fune, Casella postale 8172, Via Suzzara 19, I - 00188 Roma

⁷ Editore: Commissione svizzera per la prevenzione degli infortuni su discese da sport sulla neve, c/o upi, Laupenstrasse 11, 3011 Berna.

- 2 Documentazione e prove**
- 21/22 Documenti per l'approvazione dei piani**
- 211 In generale**
- .1 Per l'approvazione dei piani occorre presentare i documenti di cui ai numeri 213-227. Per valutare la domanda di approvazione dei piani, l'Ufficio federale dei trasporti (Ufficio federale) può esigere documenti supplementari che non sono però oggetto di esame nell'ambito dell'approvazione dei piani.
- .2 Il profilo longitudinale, il piano di situazione, i piani d'insieme, il piano di utilizzazione dell'installazione, il concetto d'esercizio, il rapporto tecnico, il rapporto di sicurezza e l'organizzazione della costruzione devono essere firmati dagli organi autorizzati a rappresentare l'impresa di trasporto a fune. L'Ufficio federale può esigere la firma di altri documenti, specialmente quando altre istanze devono prendere posizione sugli stessi. Per quanto concerne la procura scritta a favore di terzi, si veda l'articolo 8 capoverso 2 dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune.
- .3 I documenti per l'approvazione dei piani devono essere presentati insieme ad un elenco completo e nel numero di copie qui indicato:
- .3.1 i documenti di cui ai numeri 213, 214, 219, 220,
221, 222 e 226 in 7 copie;
- .3.2 gli altri documenti in 5 copie;
- .3.3 l'Ufficio federale può fissare un numero diverso di copie da allegare secondo le necessità della procedura d'approvazione dei piani da svolgere.
- 212 Requisiti della documentazione**
- .1 Piani, schemi, documenti e calcoli devono essere presentati nel formato A4 (210 x 297 mm) oppure piegati secondo questo formato. Tutti i documenti devono riportare la data, la designazione ufficiale dell'impresa di trasporto a fune e il nome dell'autore.
- .2 I piani e gli schemi devono essere numerati e provvisti di titoli. Le correlazioni tra le varie parti dell'impianto devono essere facilmente riconoscibili.
- .3 In tutti i piani di situazione e in tutte le piante di edifici deve essere indicata la direzione nord-sud.
- .4 I calcoli devono essere riportati in modo chiaro e dettagliato. Le ipotesi di carico, i modelli di calcolo e le prove devono essere chiari e facilmente verificabili.

213**Piano di situazione**

I piani di situazione devono essere presentati in scala sufficientemente rappresentativa e devono contenere:

- .1 l'ubicazione delle stazioni con le relative coordinate e l'asse della linea;
- .2 le distanze orizzontali in caso di vicinanza con altri impianti di trasporto, strade ed eventuali ostacoli (edifici, rocce, ecc.);
- .3 i dati necessari per valutare le vicinanze, i parallelismi o gli incroci con linee elettriche, secondo la sezione 3 dell'ordinanza del 30 marzo 1994⁸ sulle linee elettriche (OLEI).

214**Profilo longitudinale**

Occorre presentare il profilo longitudinale, in scala 1:1000, il quale deve comprendere:

- .1 l'andamento naturale del terreno e, se del caso, corretto, lungo l'asse della linea;
- .2 la configurazione del terreno nei piani verticali della fune, quando le pendenze trasversali superano il 20 per cento; qualora necessario, con i profili trasversali;
- .3 la distanza orizzontale dal punto zero e l'altezza sul livello del mare delle fondazioni dei sostegni, come pure quella del punto d'intersezione delle corde degli appoggi delle funi nelle stazioni e sui sostegni;
- .4 le altezze dei sostegni e le loro inclinazioni, il numero dei rulli della fune portante-traente e le intervie;
- .5 la lunghezza orizzontale e inclinata, il dislivello e la pendenza delle corde delle singole campate;
- .6 la configurazione della linea dovuta al peso proprio della fune e con veicolo carico.
- .7 la traiettoria del poggiapiedi quando la freccia delle campate aumenta in seguito ad avviamento e a frenatura (n. 412.1 e .3), in settori che risultano critici in termini di distanza dal suolo;
- .8 le distanze verticali agli incroci con altri impianti di trasporto, strade, linee elettriche, piste da sci preparate con attrezzature meccaniche, nonché in presenza di ostacoli (edifici, rocce, ecc.);
- .9 i sostegni, numerati progressivamente a partire dalla stazione a valle.

215**Franchi laterali, profilo di spazio libero**

Occorre presentare i disegni giustificativi del profilo di spazio libero delle seggiole in oscillazione longitudinale e trasversale:

- .1 presso i sostegni nonché all'entrata e all'uscita delle stazioni;
- .2 presso le rulliere, in caso di rulliera orizzontale e di rulliera con inclinazione massima.

216**Calcolo della linea**

Occorre presentare il calcolo della linea con:

- .1 i dati tecnici della fune (tipo di costruzione, formula di cordatura, diametro nominale dei fili e delle funi, resistenza nominale dei fili, carico di rottura calcolato e carico di rottura minimo, massa al metro lineare, esecuzione della superficie dei fili, tipo di anima);
- .2 l'indicazione della lunghezza orizzontale e della lunghezza inclinata, il dislivello e la pendenza delle singole campate e di tutta la linea;
- .3 i calcoli secondo le relative disposizioni dei capitoli 3, 4 e 5;
- .4 il diagramma di tensione per funi portanti-traenti (tensioni della fune in funzione del dislivello);
- .5 la prova della decelerazione dell'impianto con carico verso monte (decelerazione libera);
- .6 la prova della decelerazione dell'impianto nel caso di frenatura secondo numero 412.3, senza carico e con carico verso monte.

217**Parti meccaniche**

Se queste parti non risultano sufficientemente evidenti dai piani di cui al numero 220, occorre presentare gli schemi d'insieme riguardanti:

- .1 i dispositivi meccanici nelle stazioni;
- .2 l'argano principale, ausiliario o d'emergenza;
- .3 i dispositivi di tensione con le guide e i respingenti;
- .4 l'equipaggiamento dei sostegni (rulliere e guide di convogliamento dei veicoli).

218**Installazioni elettriche**

Occorre presentare

- .1 il concetto dei dispositivi elettrici di tecnica funivaria, comprendente dati riguardanti:
 - .1.1 il sistema della parte di potenza (motore dell'argano principale, disattivazione del sistema energetico, ecc.),
 - .1.2 i sistemi dei dispositivi e delle funzioni di sicurezza (disegno d'insieme),
 - .1.3 i sistemi dell'impianto di telesorveglianza,
 - .1.4 il comando dell'argano ausiliario o di emergenza;
- .2 qualora la rappresentazione nei piani non sia sufficientemente chiara secondo il numero 220, disegni in cui sono indicati:
 - .2.1 le ubicazioni dei più importanti elementi elettrici per l'esercizio (interruttori dell'impianto e interruttori principali, macchine elettriche, armadi di comando, banco di comando, ecc.),
 - .2.2 la disposizione dei dispositivi di segnalazione (n. 641.9 e .10), di quelli per l'arresto d'emergenza (n. 625) e di quelli che azionano il freno di sicurezza (n. 526.3.2);
- .3 schemi d'insieme riguardanti:
 - .3.1 la disposizione generale dell'impianto elettrico,
 - .3.2 i comandi degli argani,
 - .3.3 i dispositivi e le funzioni di sicurezza,
 - .3.4 l'impianto di telesorveglianza;
- .4 dati concernenti i dispositivi elettrici di sicurezza e comprendenti:
 - .4.1 tipo e designazione dei sistemi o dispositivi impiegati,
 - .4.2 se del caso, informazioni sul loro impiego precedente in altri impianti di trasporto a fune;
- .5 se del caso, omologazioni già disponibili: certificati con rapporti di certificazione o di esame.

219**Veicoli**

Occorre presentare i disegni d'insieme alle dimensioni principali e i dati relativi al peso per:

- .1 il veicolo;
- .2 il veicolo per la manutenzione.

220 Stazioni e sostegni

Occorre presentare

- .1 il piano di utilizzazione e di sicurezza;
- .2 i piani d'insieme delle stazioni (piante, sezioni, facciate) in scala di almeno 1:100, in cui sono evidenti:
 - .2.1 le fondazioni o gli ancoraggi,
 - .2.2 i punti di riferimento del profilo longitudinale,
 - .2.3 la sala comando o il posto di sorveglianza,
 - .2.4 tutti gli altri locali destinati all'esercizio dell'impianto (sala macchine, locale del trasformatore, officina, sala di attesa, ecc.),
 - .2.5 le entrate e le uscite per i viaggiatori e gli altri percorsi,
 - .2.6 un veicolo nella zona d'imbarco e di sbarco dei viaggiatori,
 - .2.7 le posizioni estreme del carrello di tensione e dei contrappesi,
 - .2.8 la posizione di tutte le funi e delle relative pulegge;
- .3 i piani d'insieme di tutti i sostegni, in cui sono evidenti:
 - .3.1 le pedane per la manutenzione e i loro accessi,
 - .3.2 le fondazioni o gli ancoraggi,
 - .3.3 i dispositivi di spostamento o di protezione eventualmente necessari.

221 Piano di utilizzazione dell'installazione e concetto d'esercizio

Occorre presentare il concetto per il piano di utilizzazione dell'installazione, incluso il concetto d'esercizio, con dati riguardanti:

- .1 la durata di vita prevista per l'impianto;
- .2 le condizioni di utilizzazione e il tipo di esercizio;
- .3 le ipotesi di carico poste come base;
- .4 tutti i fattori ambientali rilevanti.

222**Rapporto tecnico**

Occorre presentare il rapporto tecnico con indicazioni riguardanti:

- .1 i dati tecnici dell'impianto e i suoi elementi principali;
- .2 l'organizzazione, la disposizione, lo scopo previsto e il funzionamento dei principali elementi del sistema (segnatamente le stazioni, i sostegni, il sistema di tensione, i veicoli, l'argano e i freni);
- .3 i materiali, le installazioni e l'attrezzatura previsti per gli edifici delle stazioni (descrizione della costruzione);
- .4 le omologazioni già disponibili degli elementi del sistema.

223**Concetto per il recupero in linea dei viaggiatori**

Occorre presentare il concetto per il recupero con dati riguardanti:

- .1 i mezzi previsti per il recupero in linea dei viaggiatori da veicoli bloccati;
- .2 il tempo necessario per il recupero;
- .3 l'organizzazione del personale prevista per il recupero.

224**Rapporto di sicurezza**

Occorre presentare il rapporto di sicurezza, comprendente

- .1 la descrizione dei rischi per le persone e l'ambiente risultanti dalla costruzione e dall'esercizio dell'impianto con:
 - .1.1 i rischi accettabili,
 - .1.2 le misure adottate contro i rischi inaccettabili;
- .2 i dati sul rispetto delle prescrizioni concernenti la documentazione da presentare nell'ambito dell'approvazione dei piani con:
 - .2.1 le deroghe eventuali, comprese le rispettive motivazioni,
 - .2.2 le misure adottate al fine di garantire, nonostante le deroghe, la sicurezza ai sensi delle prescrizioni.

225**Organizzazione della costruzione**

- .1 Occorre presentare i dati sulle responsabilità durante i lavori di costruzione dell'impianto di trasporto a fune, segnatamente per:
 - .1.1 l'impresa di trasporto a fune,
 - .1.2 gli ingegneri responsabili del progetto (per il profilo longitudinale, il calcolo della linea),

- .1.3 gli ingegneri civili e la direzione dei lavori,
 - .1.4 i costruttori dell'equipaggiamento meccanico e la direzione del montaggio,
 - .1.5 i costruttori dell'equipaggiamento elettrico.
- .2 Occorre inoltre presentare i dati concernenti i periti incaricati nonché gli organi addetti alla verifica e alla valutazione della conformità.

226 Perizie o rapporti

- .1 Occorre presentare perizie o rapporti sui fattori ambientali e sul modo in cui sono stati considerati nella pianificazione, riguardanti segnatamente:
 - .1.1 le caratteristiche del terreno;
 - .1.2 le caratteristiche del vento e della neve;
 - .1.3 la situazione delle valanghe e il pericolo di caduta massi;
 - .1.4 il rischio di gelo;
 - .1.5 i rischi d'incendio.
- .2 Le perizie o i rapporti devono essere allestiti da specialisti.

227 Programma di consegna

Deve essere presentato il programma di consegna dei certificati che, ai sensi dell'articolo 32 capoverso 3 dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune, sono il presupposto per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio (numeri 232-240).

23/24 Documentazione per l'autorizzazione d'esercizio

231 In generale

- .1 I documenti devono essere presentati insieme ad un elenco completo e nel numero di copie seguente:
 - .1.1 i documenti di cui ai numeri 232, 233 e 235 in 2 copie;
 - .1.2 gli altri documenti in 1 copia.
 - .2 I calcoli devono essere riportati in modo chiaro e dettagliato. Le ipotesi di carico, i modelli di calcolo e le prove devono essere significativi e facilmente verificabili.
 - .3 Nei calcoli di resistenza devono essere indicati i numeri dei disegni ad essi relativi e i materiali con le caratteristiche meccaniche determinanti. Le caratteristiche meccaniche determinanti sono:
 - .3.1 la resistenza alla trazione;
 - .3.2 il limite di snervamento (limite del $\sigma_{0.2}$);
 - .3.3 l'allungamento alla rottura;
 - .3.4 se del caso, la resilienza;
 - .3.5 se del caso, la resistenza alla fatica.
 - .4 Nei disegni d'officina devono essere indicati chiaramente i procedimenti di saldatura e di esame.
 - .5 I disegni d'officina e i piani di costruzione devono essere completati da distinte pezzi, in cui i materiali sono indicati in base alle relative norme.
 - .6 Per i requisiti della documentazione si veda il numero 212.

232 Attestato di sicurezza

- .1 Ai sensi dell'articolo 33 dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune, occorre presentare l'attestato di sicurezza.
 - .2 Le prove riportate nell'allegato 3 numero 3b dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune, concernenti l'esecuzione conforme alle prescrizioni, comprendono le parti citate ai numeri 234 – 239. L'Ufficio federale può esigere ulteriori documenti se questi sono necessari per verificare la completezza dell'attestato di sicurezza e dei rapporti dei periti.

- .3 Le parti già presentate dell'attestato di sicurezza devono essere aggiornate e completate in base alle nuove conoscenze acquisite durante la costruzione dell'impianto.
- .4 L'attestato di sicurezza e tutti i documenti ad esso relativi devono essere conservati dall'impresa di trasporto a fune per tutta la durata di vita dell'impianto.

233 **Rapporti dei periti**

- .1 Ai sensi dell'allegato 3 capoverso 4 dell'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune, devono essere presentati i rapporti dei periti indipendenti, concernenti le verifiche da loro effettuate e comprendenti:
 - .1.1 la verifica del piano di utilizzazione e di sicurezza, tenendo presente gli aggiornamenti apportati in base alle conoscenze acquisite durante la costruzione;
 - .1.2 la verifica dei piani e delle prove della solidità e della resistenza alla fatica per gli elementi di costruzione il cui guasto potrebbe costituire un pericolo immediato per la vita e l'incolumità fisica. Questi comprendono:
 - .1.2.1 per l'equipaggiamento meccanico, le parti di cui ai numeri 234.4, 237.2.1 e .2.2,
 - .1.2.2 per gli impianti fissi, le parti di cui ai numeri 238 e 239;
 - .1.3 l'esame di nuovi dispositivi di sicurezza che non sono ancora stati impiegati con successo in altri impianti. Questi possono essere,
 - .1.3.1 per l'equipaggiamento meccanico, nuovi sistemi di cui al numero 234.3.1,
 - .1.3.2 per l'equipaggiamento elettrico, nuovi sistemi di cui al numero 236;
 - .1.4 i relativi certificati;
 - .1.5 le relative interfacce.
 - .2 La conformità con le parti installate delle prove esaminate dai periti dev'essere confermata dal costruttore.
 - .3 Dev'essere rispettata la direttiva del 1° febbraio 2002 dell'Ufficio federale concernente i periti.
 - .4 La verifica eseguita dai periti non sostituisce la valutazione personale della conformità alle prescrizioni da parte del costruttore.

234**Parti meccaniche**

Occorre presentare

- .1 i disegni d'insieme, con le dimensioni principali, riguardanti:
 - .1.1 l'argano principale, ausiliario o d'emergenza,
 - .1.2 i freni, compresi i dispositivi d'azionamento degli stessi,
 - .1.3 i dispositivi di tensione con le guide e i respingenti,
 - .1.4 le guide di convogliamento dei veicoli nelle stazioni,
 - .1.5 le costruzioni che impediscono lo scarrucolamento della fune dalle pulegge,
 - .1.6 le costruzioni di ritenuta delle pulegge della fune in caso di rottura causata da sollecitazioni dei loro alberi o assi a seguito di flessione alternata,
 - .1.7 l'equipaggiamento dei sostegni (rulliere, guidafune, raccoglifune, interruttori sui sostegni e guide di convogliamento dei veicoli);
- .2 disegni di dettaglio, con relative distinte pezzi (nella misura in cui sono necessari per la verifica dell'attestato di sicurezza, per la comprensione del funzionamento o per valutare la manutenzione) riguardanti:
 - .2.1 le pulegge e i rulli delle funi, compresi i loro alberi ed assi nonché i supporti,
 - .2.2 i dischi, le ganasce e i tiranti dei freni,
 - .2.3 le fissazioni e gli attacchi delle funi,
 - .2.4 i dispositivi di tensione e la costruzione dei contrappesi,
 - .2.5 le costruzioni dei respingenti,
 - .2.6 le rulliere e i bilancieri, compresi i loro supporti;
- .3 disegni, se necessario con descrizioni,
 - .3.1 dai quali risulta evidente il funzionamento dei dispositivi meccanici di sicurezza. Questi comprendono dispositivi riguardanti:
 - .3.1.1 il controllo della velocità (numero 526.4),
 - .3.1.2 il controllo della posizione della fune sui sostegni (numero 555),
 - .3.1.3 il mantenimento di una sufficiente tensione della fune (numero 574.3);
 - .3.2 dai quali devono risultare evidenti la disposizione e l'azionamento dei dispositivi meccanici di sicurezza nonché di altri interruttori e dispositivi rilevanti per la sicurezza, nella misura in cui questi non siano già indicati nei disegni di cui ai numeri 217 e 220.2;

- .4 i calcoli di resistenza, se necessario con i criteri di dimensionamento, relativi:
- .4.1 alle parti di cui al numero 234.2,
- .4.2 all'albero del riduttore quando la puleggia motrice è calettata a sbalzo,
- .4.3 alla fissazione del riduttore, quando questa è sottoposta alla tensione delle funi.

235 Dispositivi idraulici o pneumatici

Occorre presentare

- .1 gli schemi con le distinte pezzi e le legende relativi:
- .1.1 agli argani;
- .1.2 ai freni;
- .1.3 ai dispositivi di tensione.

236 Installazioni elettriche

Occorre presentare

- .1 gli schemi con le distinte pezzi e le legende riguardanti:
- .1.1 gli argani, i comandi e i relativi dispositivi di sicurezza,
- .1.2 l'impianto di telesorveglianza,
- .1.3 il telecomando,
- .1.4 i collegamenti audio per l'impianto,
- .1.5 l'anemometro;
- .2 i documenti relativi alla programmazione dei dispositivi di sicurezza programmabili;
- .3 gli schemi di dettaglio e i piani dei singoli dispositivi elettrici di sicurezza, i calcoli, le descrizioni, i rapporti di esame e le prove, su richiesta dell'Ufficio federale.

237 Veicoli

Occorre presentare

- .1 i disegni d'insieme, con le dimensioni principali, riguardanti:
- .1.2 l'intero veicolo,
- .1.2 la morsa,
- .1.3 la sospensione,
- .1.4 la seggiola;

- .2 disegni di dettaglio, con relative distinte pezzi (nella misura in cui sono necessari per la verifica degli attestati di sicurezza, per la comprensione del funzionamento o per valutare la manutenzione) riguardanti:
 - .2.1 tutte le parti delle morse,
 - .2.2 gli elementi portanti e i collegamenti della morsa, della sospensione e della seggiola,
 - .2.3 le barre di chiusura;
- .3 prove:
 - .3.1 calcoli di resistenza per le parti di cui ai numeri 237.2.1 e .2.2, di calcolo e di costruzione per le morse (n. 708.1, .2 e .5, ecc.),
 - .3.2 la massa pesata delle singole parti dei veicoli (morsa, sospensione, seggiola),
 - .3.4 la corsa di chiusura delle ganasce (n. 708.8) per ogni singola morsa,
 - .3.5 la forza delle morse, la forza delle molle o la resistenza allo scorrimento del 10 per cento delle morse,
 - .3.6 la resistenza allo scorrimento di tre morse dello stesso tipo agenti su barrette circolari, lubrificate con grasso, il cui diametro corrisponde al 90, 100 e 110 per cento del diametro nominale della fune, senza modificare la regolazione delle molle.

238

Stazioni

Occorre presentare

- .1 i piani d'insieme ai dati relativi:
 - .1.1 alle forze esercitate dalle funi e dal vento, con l'impianto in esercizio e fuori esercizio, nonché i dati sui carichi utili,
 - .1.2 alle forze che agiscono sui punti di fissazione durante la messa in tensione delle funi o durante lo smontaggio di parti dell'impianto;
- .2 i piani di esecuzione di tutti gli elementi portanti (fondazioni, ancoraggi, solette di copertura e pareti, tetti, costruzioni in acciaio, ecc.) con le relative distinte dei materiali;
- .3 le prove della solidità e dell'efficienza funzionale degli elementi portanti.

239

Sostegni e fondazioni

Occorre presentare:

- .1 i piani di esecuzione di tutti gli elementi portanti con le relative distinte dei materiali, anche per i sostegni-tipo;

- .2 le prove della solidità e dell'efficienza funzionale degli elementi portanti.

240**Certificati**

Occorre presentare certificati riguardanti

- .1 le caratteristiche meccaniche delle funi, ai sensi dell'ordinanza del 13 dicembre 1993 sulle esigenze in materia di sicurezza imposte alle funi degli impianti di trasporto a fune;
- .2 le caratteristiche meccaniche (resistenza alla trazione, limite di snervamento, allungamento alla rottura e, se del caso, il lavoro specifico di resilienza):
- .2.1 degli alberi e degli assi delle pulegge delle funi,
- .2.2 degli assi delle rulliere,
- .2.3 degli elementi portanti dei veicoli,
- .2.4 delle parti delle morse sollecitate dalla pressione delle ganasce;
- .3 i controlli all'assenza di cricche interne e alle superfici esterne (con indicazione del metodo d'esame):
- .3.1 degli alberi e degli assi delle pulegge delle funi, a lavorazione terminata,
- .3.2 degli assi principali delle rulliere a lavorazione terminata,
- .3.3 dei cordoli di saldatura portanti dei veicoli (solo assenza di cricche superficiali),
- .3.4 delle parti fucinate delle morse, sollecitate dalla pressione delle ganasce (solo assenza di cricche superficiali),
- .3.5 delle parti di morsi ottenute per fusione, sollecitate dalla pressione delle ganasce, almeno il 20 per cento di ogni carica di fonderia,
- .3.6 delle parti portanti, ottenute per fusione, dei veicoli, almeno il 20 per cento di ogni carica di fonderia;
- .4 gli elementi di costruzione degli impianti fissi, il cui guasto potrebbe costituire un pericolo immediato per la vita e l'incolumità fisica;
- .5 la resistenza alla fatica dei veicoli (n. 702.4) e la prova di carico dei veicoli (n. 702.5).

3 Prescrizioni costruttive di carattere generale

31 Profilo della linea

311 Asse della linea e deviazione orizzontale della fune

- .1 Salvo in casi motivati, l'asse della linea deve essere rettilineo.
- .2 Nel caso di modifiche dell'intervia, la deviazione orizzontale delle funi è consentita quando:
 - .2.1 la forza orizzontale risultante sulla fune non supera, in nessuna condizione di carico, il 10 per cento della forza d'appoggio esercitata dalla fune portante-traente; in questo caso sono determinanti le forze in moto uniforme;
 - .2.2 si provvede a orientare le rulliere della fune portante-traente secondo la direzione della forza media totale risultante.

312 Passaggio al di sopra di foreste, di strisce aperte nel soprassuolo

- .1 Le funivie non possono passare al di sopra di foreste.
- .2 Nelle strisce aperte nel soprassuolo, è consentito mantenere il sottobosco se il recupero in linea non ne risulta ostacolato.

313 Passaggio al di sopra di edifici e di raggruppamenti di persone

- .1 In via eccezionale, è permesso passare sopra edifici isolati, con copertura ignifuga.
- .2 Nel caso di passaggio sopra zone dove possono raggrupparsi numerose persone, si devono prendere, se necessario, provvedimenti particolari contro lo scarrucolamento delle funi oppure misure per raccogliere la fune portante-traente scarrucolata. Le piste da sci ne sono escluse.

314 Lunghezza della linea e capacità dell'impianto

- .1 Nella scelta della lunghezza della linea (lunghezza tra la stazione motrice e quella di rinvio) e nello stabilire il numero dei viaggiatori presenti nell'impianto di trasporto (capacità dell'impianto), occorre prendere in considerazione:
 - .1.1 le condizioni climatiche e la protezione contro le intemperie che i veicoli possono offrire ai viaggiatori;
 - .1.2 le condizioni sfavorevoli di recupero (n. 523.10);
 - .1.3 il comportamento dinamico dell'impianto (n. 412.3);

- .1.4 le misure che possono essere prese per prevenire o per escludere quei guasti che potrebbero richiedere il recupero dei viaggiatori (danni al riduttore, danni ai supporti delle pulegge, scarrucolamenti delle funi, danni alle rulliere, all'argano ausiliario o di emergenza).

315**Lunghezze delle campate**

Le lunghezze delle campate devono essere scelte, nei limiti del possibile, in modo da non influire negativamente sul comportamento dinamico della fune portante-traente.

316**Pendenza massima della fune**

La pendenza massima della fune portante-traente non deve superare gli 0,785 rad (45°).

317**Guida della fune prima delle stazioni**

Prima delle stazioni la fune portante-traente deve essere tesa in modo tale che:

- .1 il centro della stazione sia nel campo visivo dei viaggiatori per almeno 6 secondi;
- .2 il personale possa sorvegliare l'apertura e la chiusura delle barre di chiusura.

318**Via di corsa delle sciovie**

- .1 La pendenza della via di corsa non deve superare i seguenti valori:
 - .1.1 0,53 rad (60 per cento) per capacità di trasporto inferiore a 1000 pers./h;
 - .1.2 0,46 rad (50 per cento) per capacità di trasporto superiore a 1000 pers./h;
 - .1.3 su una lunghezza di 50 m al massimo, i suddetti valori possono essere superati al massimo di 0,07 rad (10 per cento).
- .2 Con pendenze superiori a 0,46 rad (50 per cento) deve essere possibile deviare lateralmente. Ostacoli, come ad es. i sostegni, devono essere rivestiti.
- .3 In caso di traino a coppia, la larghezza della via di corsa non può essere inferiore a 2,5 m nelle zone che presentano argini e trincee e a 3 m sopra i ponti. I ponti devono essere provvisti di pareti di guida di un metro poste sopra la coltre di neve.
- .4 Non sono consentite contropendenze accentuate.
- .5 In linea di massima sono da evitare gli incroci con le piste da sci. Nel caso ciò non fosse possibile, questi devono essere segnalati. Occorre osservare il numero 103.2.19.

32 Franchi laterali e profilo di spazio libero**321 Franchi laterali**

- .1 La distanza tra il veicolo inclinato trasversalmente di 0,2 rad (20 per cento) e gli oggetti fissi estranei all'impianto (edifici, rocce, alberi isolati, ecc.) deve essere non inferiore a 1,5 m quando, contemporaneamente, lo spostamento laterale della fune portante-traente è pari al 10 per cento della freccia massima, con impianto in moto uniforme.
- .2 Nelle strisce aperte nel soprasuolo, è sufficiente una distanza di 1 m quando l'oscillazione trasversale è pari a 0,2 rad (20 per cento).

322 Oscillazione trasversale

- .1 Nelle zone dei sostegni e delle stazioni, il grado di libertà delle oscillazioni trasversali dei veicoli deve essere di almeno 0,34 rad (35 per cento).
- .2 Il grado di libertà delle oscillazioni trasversali delle morse deve essere di almeno 0,2 rad (20 per cento).
- .3 Se l'impianto è esposto a condizioni di vento estreme occorre applicare delle guide anche per gradi di libertà delle oscillazioni pari a 0,34 rad (35 per cento).

323 Intervia

- .1 L'intervia deve essere di dimensioni tali da soddisfare il numero 322.
- .2 Inoltre, essa deve essere tale da garantire una distanza di almeno 1 m tra due veicoli che si incrociano, inclinati verso l'interno di 0,2 rad (20 per cento). Si applica quanto segue:
 - .2.1 per gli impianti destinati al trasporto di viaggiatori sia verso monte che verso valle, questa distanza (1 m) deve essere rispettata anche quando la fune portante-traente di una via di corsa subisce uno spostamento laterale pari al 5 per cento della freccia massima nel caso di moto uniforme;
 - .2.2 nelle immediate vicinanze delle stazioni, questa distanza può essere ridotta a 0,5 m.

324 Oscillazione longitudinale

Il grado di libertà dell'oscillazione longitudinale dei veicoli in linea e nelle stazioni deve essere non inferiore a 0,34 rad (35 per cento).

33 Vicinanze, parallelismi e incroci**331 Vicinanze, parallelismi e incroci con strade**

- .1 In caso di vicinanze e parallelismi, si deve rispettare una distanza minima di 1,5 m tra le seggiole e i veicoli stradali. Si assume che la fune portante-traente possa scarricolare con una deviazione di 0,2 rad (20 per cento) dalla verticale oppure che possa subire uno spostamento laterale pari al 20 per cento della freccia massima; è determinante la freccia massima della fune portante-traente in moto uniforme.
- .2 Nel caso di incroci, occorre rispettare le prescrizioni della legislazione federale sul traffico stradale per quanto concerne l'altezza dei veicoli stradali. Si applica quanto segue:
 - .2.1 in presenza della freccia dinamica massima della fune portante-traente (n. 351.2), la distanza dagli automezzi stradali deve essere non inferiore a 1,5 m.
 - .2.2 A seconda dell'importanza della strada, possono rendersi necessarie misure supplementari contro lo scarrucolamento delle funi, oppure occorre prevedere dispositivi supplementari per raccogliere la fune portante-traente scarricolata.

332 Vicinanze, parallelismi e incroci con le linee elettriche

- .1 Si applica l'ordinanza del 30 marzo 1994⁹ sulle linee elettriche (OLEI).
- .2 Le linee elettriche che corrono in vicinanza o parallelamente all'impianto di trasporto a fune o che incrociano lo stesso non devono influire sfavorevolmente sulle installazioni elettriche dell'impianto.
- .3 Se necessario, occorre prevedere misure di protezione per impedire l'eventuale contatto con le linee elettriche in seguito a effetti dinamici (n. 351.2), a scarrucolamento delle funi e a rottura della fune della linea telefonica o degli interruttori.

⁹ RS 734.41

333 Vicinanze, parallelismi e incroci con funivie e sciovie

- .1 Nel caso di vicinanze e di parallelismi, ogni impianto deve mantenere – rispetto all’altro – le stesse distanze laterali richieste nei confronti di oggetti fissi estranei all’impianto (n. 321.1). Il profilo di spazio libero necessario per l’altro impianto con i suoi veicoli deve essere considerato oggetto fisso. La larghezza di questo profilo di spazio libero deve:
- .1.1 comprendere, per le funivie, almeno la posizione assunta dal veicolo inclinato trasversalmente di 0,2 rad (20 per cento), con la fune sospesa verticalmente;
- .1.2 estendersi, per le sciovie, per almeno 3 m da ambedue i lati della fune portante-traente sospesa verticalmente.
- .2 Agli incroci, i veicoli e le funi dell’impianto sottostante devono avere, in presenza della freccia dinamica massima (n. 351.2), almeno le seguenti distanze dall’impianto sovrastante:
- .2.1 rispetto ai sostegni e alle loro strutture (dispositivi per il sollevamento della fune): 1,5 m;
- .2.2 rispetto alla corda della campata della fune portante-traente di una funivia monofune a movimento continuo: 1,5 m;
- .2.3 rispetto alla linea della fune portante senza carico, con un aumento di tensione del 10 per cento: 1,5 m;
- .2.4 rispetto alla linea telefonica e degli interruttori, nonché della fune di soccorso, tese con una forza pari alla metà del carico di rottura: 1,5 m;
- .2.5 rispetto alla linea della fune delle sciovie in moto uniforme: 3 m.
- .3 I dispositivi di traino delle sciovie, una volta rilasciati, non devono potersi impigliare nei veicoli delle funivie.
- .4 Se necessario, occorre prendere provvedimenti supplementari contro lo scarrucolamento delle funi, o prevedere dispositivi supplementari per raccogliere le funi scarrucolate.

34 Velocità di marcia e distanza tra i veicoli**341 Velocità di marcia**

- .1 Durante le operazioni di imbarco e sbarco sono consentite le seguenti velocità di marcia:
 - .1.1 per viaggiatori senza sci ai piedi (pedoni) 1,5 m/s;
 - .1.2 per viaggiatori con sci ai piedi (sciatori) 2,3 m/s.
- .2 La velocità di marcia deve essere regolabile in modo continuo.
- .3 La velocità di marcia,
 - .3.1 deve poter essere aumentata almeno del 20 per cento allo scopo di verificare gli azionamenti del freno in caso di eccesso di velocità;
 - .3.2 non deve superare 1,5 m/s quando:
 - .3.2.1 uno o più dispositivi di sicurezza sono esclusi,
 - .3.2.2 la regolazione o il comando della forza frenante sono disinnestati,
 - .3.2.3 il telecomando per ridurre la velocità di marcia (n. 652.8) risulta guasto;
 - .3.3 nel caso di esercizio con il comando di riserva, deve essere fissata in relazione ai dispositivi di sicurezza in grado di funzionare (allegato 1, parte I).
- .4 Quando si effettua il controllo visivo dello stato della fune, deve essere possibile viaggiare a 0,3 m/s.
- .5 Con l'argano ausiliario o di emergenza, occorre limitare la velocità di marcia a 1,5 m/s al massimo. Sono consentite velocità di marcia superiori se i rispettivi dispositivi di sicurezza secondo l'allegato 1, colonna «Comandi di riserva (CR)», nonché il freno di servizio e di sicurezza sono in grado di funzionare.

342 Distanza tra i veicoli

- .1 Per determinare la distanza minima tra i veicoli, occorre osservare la capacità dell'impianto (n. 314.1) e il tipo di imbarco e di sbarco (n. 542).
- .2 L'intervallo di tempo tra i veicoli non può essere inferiore a:
 - .2.1 $4+n/2$ s, quando le operazioni di imbarco o di sbarco degli sciatori (n. 341.1.2) si effettuano nella direzione della fune;
 - .2.2 $1,5 \cdot (4+n/2)$ s, quando le operazioni di imbarco o sbarco si effettuano trasversalmente rispetto alla direzione della fune;
n = numero di posti a sedere per seggiola.

35 Distanze dal suolo**351 Distanza minima dal suolo o dalla neve**

- .1 La distanza della seggiola dal suolo o dalla coltre di neve in presenza della freccia dinamica massima deve essere almeno di:
- .1.1 in caso di tratte della linea non praticabili o il cui accesso è impedito da recinzioni poste fino a 2 m sopra lo spigolo esterno della seggiovie 1 m;
- .1.2 in caso di ostacoli fissi 1,5 m;
- .1.3 in caso di tratte accessibili della linea 2,5 m;
- .1.4 in caso di piste da sci preparate con attrezzature meccaniche 3,5 m.
- .2 La freccia dinamica massima della fune portante-traente deve essere determinata per:
- .2.1 la frenatura secondo il numero 412.3; occorre tener conto però delle oscillazioni della fune;
- .2.2 il comportamento instabile della fune;
- .2.3 l'avvio con una accelerazione pari a $0,3 \text{ m/s}^2$, con carico verso monte (n. 423.1.3);
- .2.4 inoltre, occorre tener presente il numero 431.4.
- .3 È determinante la distanza verticale del poggiapiedi.
- .4 L'altezza della coltre di neve deve essere fissata tenendo conto delle esperienze locali.

352 Distanza massima dal suolo

La distanza dal suolo non deve superare i 12 m. Essa può, su brevi tratte, arrivare fino a 18 m, qualora la guida della fune ne risulti sensibilmente migliorata.

4 Ipotesi di carico, funi e calcolo della linea

41 Ipotesi di carico

411 Massa della persona

Si assume che la massa per persona sia pari a 80 kg.

412 Accelerazione e decelerazione

- .1 Per il calcolo della linea $a = 0,3 \text{ m/s}^2$ è assunta come accelerazione all'avviamento, con carico verso monte (n. 423.1.2).
- .2 La decelerazione media di frenatura, con carico verso valle (n. 423.1.4), deve essere non inferiore a:
 - .2.1 $0,3 \text{ m/s}^2$ con regolazione della forza frenante;
 - .2.2 $0,4 \text{ m/s}^2$ senza regolazione della forza frenante.
- .3 Nel caso in cui si verifichi l'azione simultanea sfavorevole del carico dell'impianto e della massima forza frenante del freno di servizio (pressione residua uguale a zero o mancato funzionamento del comando della forza frenante),
 - .3.1 i viaggiatori non devono essere fatti sobbalzare dai sedili dei veicoli;
 - .3.2 i veicoli non devono toccare il suolo o la coltre di neve;
 - .3.3 la fune portante-traente non deve venir sollevata dagli appoggi (n. 434.3.2).
- .4 La decelerazione prodotta dall'arresto elettrico non deve essere superiore a 1 m/s^2 .

413 Coefficienti e resistenze d'attrito

- .1 Per la prova della trasmissione della forza tra la fune e la puleggia motrice (n. 423), sono consentiti i seguenti coefficienti d'attrito:

		in condizioni statiche ¹⁰	in condizioni dinamiche ¹¹
.1.1	per gole in acciaio o in ghisa	0,07	0,07
.1.2	per rivestimento in gomma, in materiale sintetico, ecc.	0,2	0,22
.1.3	per rivestimento in alluminio dolce (durezza Brinell $\leq 500 \text{ N/mm}^2$)	0,2	0,2

¹⁰ statico = moto uniforme

¹¹ dinamico = avviamento (n. 423.1.3) o frenatura (n. 423.1.5)

- .2 Per il calcolo della linea, si devono assumere almeno le seguenti resistenze d'attrito:
 - .2.1 rulli rivestiti: 3 per cento, rulli non rivestiti: 1 per cento della pressione sui rulli;
 - .2.2 pulegge delle funi con cuscinetti a rotolamento: 0,3 per cento, pulegge delle funi con cuscinetti a strisciamento: 1 per cento della forza dei supporti;
 - .2.3 carrello di tensione: 1 per cento delle forze esercitate normalmente sulle guide.
- .3 Per il calcolo dei sostegni si devono assumere almeno le seguenti resistenze di attrito:
 - .3.1 fune portante-traente con movimento continuo sui rulli (n. 413.2.1);
 - .3.2 fune portante-traente con scorrimento sui dispositivi raccogligiune, su una via di corsa: 30 per cento della forza d'appoggio della fune.
- .4 Per le morse e per le piastre d'arresto in acciaio, si assume un coefficiente d'attrito pari a 0,16.

414

Vento

- .1 Per l'azione esercitata dal vento si applica quanto segue:
 - .1.1 impianto in esercizio: vento limite massimo in esercizio con una pressione dinamica pari a $q_{rid} = 0,25 \text{ kN/m}^2$;
 - .1.2 impianto fuori esercizio:
 - .1.2.1 per le funi e i veicoli la pressione dinamica $q = 1,0 \text{ kN/m}^2$,
 - .1.2.2 per gli impianti fissi, gli equipaggiamenti dei sostegni, ecc., la massima velocità del vento e il coefficiente di altezza secondo il numero 103.2.3 (norma SIA 160).
- .2 Per le ubicazioni esposte a condizioni particolari di vento (ad es. vette o creste montuose, pendii e avvallamenti o valichi montani) e per gli impianti il cui esercizio deve svolgersi in presenza di forze del vento più elevate, il valore della pressione dinamica deve essere fissato d'intesa con l'Ufficio federale. I dati concernenti la forza massima del vento nelle stazioni di misurazione possono essere richiesti all'Ufficio federale di meteorologia e climatologia¹².

¹² Ufficio federale di meteorologia e climatologia
Processo climatologia
Krähenbühlstrasse 58
8044 Zurigo

- .3 Se non si dispone di altri valori ottenuti da prove nella galleria aerodinamica, per il calcolo delle forze esercitate dal vento si assumono i seguenti coefficienti C_1 oppure le superfici esposte al vento con $C_1 = 1.0$:
- .3.1 funi a trefoli $C_1 = 1,3;$
 - .3.2 seggiola completa di sospensione
seggiola nella direzione della fune $n \cdot 0,2 \text{ m}^2$
(n = numero di persone per seggiola)
seggiola monoposto posta trasversalmente
alla direzione della fune $0,45 \text{ m}^2$;
 - .3.2.1 per il calcolo delle forze del vento sulle seggiolie occupate, si assume una superficie esposta al vento supplementare pari a $0,3 \text{ m}^2$ per persona,
 - .3.2.2 in particolare, occorre tener conto delle superfici esposte al vento di eventuali equipaggiamenti (protezione contro il freddo, ecc.);
 - .3.3 rulliere $C_1 = 1,6;$
 - .3.4 per le costruzioni a pareti discontinue si applica la tabella per le strutture reticolari piane secondo il numero 103.2.3 (norma SIA 160).
- .4 Per gli altri coefficienti, occorre tener conto del numero 103.2.3 (norma SIA 160).

415 Azioni dinamiche

- .1 Per tener conto delle sollecitazioni dinamiche dell'esercizio, il dimensionamento dei sostegni deve essere eseguito considerando la massa di un veicolo carico moltiplicata per uno dei seguenti coefficienti dinamici:
 - .1.1 per i sostegni d'appoggio $\Phi = 1,5;$
 - .1.2 per i sostegni di ritenuta $\Phi = 2,0;$
 - .1.3 per i sostegni d'entrata e di uscita $\Phi = 2,0.$
- .2 Per i sostegni di ritenuta occorre inoltre considerare una forza di intensità pari alla pressione massima sui rulli e agente nella direzione della forza di trazione della fune. Detta forza agisce, in generale, solo da un lato.
- .3 Per le costruzioni speciali (sostegni in curva, rulliere soggetto a carico alternato, ecc.), i coefficienti dinamici devono essere fissati d'intesa con l'Ufficio federale.

416 Neve

- .1 Per quote inferiori ai 2000 m s.l.m., l'indice s del carico di neve per metro quadrato di superficie in pianta coperta si calcola con la formula seguente:
- $$s = \left[1 + \left(\frac{h_0}{350} \right)^2 \right] \cdot 0,4 \text{ [kN/m}^2\text{]} \geq 0,9 \text{ [kN/m}^2\text{]}$$
- h_0 = quota di riferimento in [m] secondo il numero 103.2.3 (norma SIA 160).
- .2 In presenza di condizioni particolari – località situate a quote superiori ai 2000 m s.l.m. o ubicate in zone caratterizzate da cadute di neve particolarmente abbondanti o scarse – i carichi di neve devono essere fissati d'intesa con l'Ufficio federale.
- .3 I dati circa le azioni delle valanghe e dello scorrimento della neve possono essere richiesti all'Istituto federale per lo studio delle nevi e delle valanghe¹³.
- .4 Per i veicoli stazionati all'aperto, si ammette che l'altezza della coltre di neve sul tetto sia pari a 0,5 m, con un carico volumico pari a 4kN/m³.
- .5 Per le pedane strette, si assumono un'altezza della coltre di neve pari alla larghezza della pedana stessa e un carico volumico pari a 4 kN/m³.

417 Manicotti di ghiaccio

- .1 Occorre tenere in considerazione, se del caso, la formazione di manicotti di ghiaccio su funi e sostegni. Le ipotesi concernenti i manicotti di ghiaccio e l'azione concomitante della forza del vento devono essere stabilite d'intesa con l'Ufficio federale e l'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe¹³.
- .2 Le seguenti disposizioni si applicano alle funi i cui manicotti di ghiaccio non possono essere eliminati tempestivamente mediante rimozione o mediante il passaggio dei veicoli (ad es. cavi per linee telefoniche o cavi aerei, n. 47):

¹³ Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe, 7260 Davos Dorf

- .2.1 il coefficiente di sicurezza alla rottura di queste funi deve essere non inferiore a 2, esso è calcolato sulla base dei valori riportati qui di seguito:
- | | |
|--|---------------------|
| spessore del manicotto | 25 mm |
| carico volumico del ghiaccio | 6 kN/m ³ |
| pressione dinamica del vento trasversale | 1 kN/m ² |
| coefficiente C ₁ | 1,3 |
- .2.2 queste funi non devono poter entrare in contatto né con le altri funi dell'impianto (quelle sottoposte alla trazione massima senza l'azione del carico del vento e del ghiaccio) né con i veicoli.

418**Azioni accidentali**

- .1 Per il valore di dimensionamento dell'azione occorre tener conto delle azioni accidentali ai sensi del numero 103.2.3 (norma SIA 160), in base alla situazione di rischio.
- .2 Per gli impianti in esercizio, il calcolo delle sollecitazioni si basa in particolare sui seguenti valori di dimensionamento delle azioni accidentali:
- .2.1 1,3 volte la resistenza d'attrito sul raccogliglufe (n. 413.3), compresa 1,3 volte la resistenza allo scorrimento delle morse (n. 707) quando non si può escludere l'aggancio delle morse al raccogliglufe;
 - .2.2 1,3 volte la forza che si sviluppa sul braccio del raccogliglufe in seguito a scarrucolamento (n. 561.4);
 - .2.3 1,1 volte le forze che si sviluppano in seguito all'azione delle valanghe e dello scorrimento della neve (n. 416.3);
 - .2.4 1,1 volte la forza che nasce dalla rottura di un cavo della linea telefonica o della linea che collega gli interruttori sui sostegni in una campata adiacente;
 - .2.5 1,1 volte le forze d'urto del contrappeso o del carrello di tensione (n. 573).
- .3 Per gli impianti fuori esercizio, il calcolo delle sollecitazioni si basa in particolare sui seguenti valori di dimensionamento delle azioni accidentali:
- .3.1 1,1 volte le forze che possono presentarsi nel corso della costruzione in seguito alle suddette azioni;
 - .3.2 1,1 volte le forze che si presentano durante l'operazione di sollevamento delle funi (n. 560) o in seguito all'eliminazione totale del carico da un lato del sostegno, quando sull'altro lato grava il carico massimo esercitato dalla fune;
 - .3.3 1,1 volte le forze in seguito alla caduta delle linee elettriche (per il dimensionamento delle costruzioni protettive).

- .4 Di regola, le azioni accidentali da considerare sono definite d'intesa con l'Ufficio federale e, se del caso, con le parti interessate.

419**Azioni del terreno**

Nel determinare le azioni esercitate dal terreno occorre tener conto della dispersione dei valori nominali dello stesso, del grado di affidabilità delle ricerche geologiche, del pericolo per l'ambiente circostante e del modello di calcolo adottato.

42 Funi e calcolo della linea, in generale**421 Coefficiente di sicurezza alla trazione e riduzione ammissibile della sezione delle funi**

- .1 Il coefficiente di sicurezza alla trazione delle funi nuove, cioè il rapporto tra il carico di rottura effettivo e la tensione massima (per moto uniforme) deve corrispondere ai valori riportati nella tabella sottostante.
- .2 La riduzione della sezione in seguito alla rottura dei fili, a corrosione o a usura, non deve superare, sulla lunghezza determinante, i valori riportati nella seguente tabella:

tipo di fune	coefficiente di sicurezza alla trazione	riduzione ammissibile della sezione (%)	lunghezza determinante (in numero di diametri della fune)
fune portante-traente in moto uniforme	4,5	15	40 ¹⁴
fune tenditrice	5,5	10	40 ¹⁴
fune tenditrice con capicorda ad anello o capicorda martellati	6,5	10	40 ¹⁴
funi per la linea telefonica e degli interruttori	2,75	--	--

- .3 Di regola è consentita una riduzione massima di sezione del 50 per cento su 1/10 della lunghezza determinante.

¹⁴ 30 per le funi ad avvolgimento crociato

422**Diametro di pulegge e tamburi**

.1

Il diametro delle pulegge e dei tamburi ricoperti di un rivestimento dolce per funi portanti-traenti e funi tenditrici, misurato alla mezzeria della fune, deve essere non inferiore a:

tipo di fune	numero di diametri della fune	numero di diametri della fune o altezza del filo esterno
fune portante-traente puleggia	80	800
fune tenditrice puleggia con fune in movimento puleggia o tamburo con fune senza movimento redancie	40 20 7	800 -- --

.2

I rivestimenti dolci sono quelli che presentano un modulo di elasticità non superiore a 10 kN/mm^2 .

.3

Per le pulegge e i tamburi senza rivestimento, i valori secondo il numero 422.1 devono essere aumentati almeno del 25 per cento.

.4

Per i rulli, l'angolo di deviazione della fune portante-traente consentito non deve essere superiore a 0,1 rad.

423**Trasmissione della forza tra fune e puleggia motrice**

.1

Le tensioni della fune (T_1 = tensione maggiore, T_2 = tensione minore) e le forze periferiche ($U = T_1 - T_2$) devono essere verificate per le seguenti condizioni di carico:

.1.1

seggiola vuote sulle due vie di corsa, in moto uniforme;

.1.2

carico verso monte (seggiola occupata verso monte, seggiola vuota verso valle), in moto uniforme;

.1.3

carico verso monte (seggiola occupata verso monte, seggiola vuota verso valle) in caso di avviamento con $a = 0,3 \text{ m/s}^2$;

.1.4

carico verso valle (seggiola occupata verso valle, seggiola vuota verso monte), in moto uniforme;

.1.5

carico verso valle (seggiola occupata verso valle, seggiola vuota verso monte) con frenatura (con a secondo il numero 412.2 o .4);

.1.6

condizioni di carico parziali dei numeri 423.1.1 fino .1.5, quando queste sono determinanti per le funivie con contropendenza.

- .2 Per tali prove occorre osservare le resistenze d'attrito (n. 413.2), la forza necessaria per l'azionamento dei dispositivi mossi dalla fune portante-traente, nonché le seguenti masse:
- .2.1 massa della fune portante-traente senza carico;
 - .2.2 massa delle seggiole;
 - .2.3 massa delle persone o dei carichi;
 - .2.4 massa delle parti rotanti mosse dalla fune con $m_{rid} = 2/3$ della massa effettiva.
- .3 Occorre verificare il coefficiente d'attrito necessario con la formula
- $$\frac{T_1}{T_2} = e^{\mu \cdot \beta} \text{ per i casi di carico secondo i numeri 423.1.2, .1.3, .1.5 e .1.6. Esso non deve superare i valori ammissibili (n. 413.1).}$$
- e = base dei logaritmi naturali
 μ = coefficiente d'attrito (n. 413.1)
 β = angolo di avvolgimento della fune, unità di misura d'arco.
- .4 La pressione specifica deve essere dimostrata mediante la formula $\rho = \frac{3 \cdot T_m}{d \cdot D}$. Essa non deve superare il valore indicato dal costruttore del rivestimento.
- $$T_m = \frac{T_1 + T_2}{2}$$
- d = diametro della fune;
D = diametro della puleggia

43 Funi portanti-traenti**431 Calcolo delle tensioni, delle forze d'appoggio e delle frecce delle funi**

Per le funi portanti-traenti occorre verificare

- .1 le tensioni delle funi sui sostegni e nelle stazioni, in moto uniforme per i seguenti casi di carico:
 - .1.1 seggiola vuote sulle due vie di corsa,
 - .1.2 seggiola occupate verso monte, seggiola vuote verso valle,
 - .1.3 seggiola vuote verso monte, seggiola occupate verso valle,
 - .1.4 seggiola occupate sulle due vie di corsa, se l'argano principale e il dispositivo di tensione sono combinati; in casi motivati, questo tipo di carico può essere tralasciato,
 - .1.5 carico parziale, se esso è determinante per le funivie con contropendenza;
- .2 le forze massime di appoggio sui sostegni e nelle stazioni, nel caso di sovrapposizione delle forze d'appoggio risultanti dalle tensioni massime e minime della fune (n. 431.1), con il peso della fune con seggiola vuote e con seggiola occupata;
- .3 la forza massima d'appoggio sulle rulliere portanti, con carichi isolati, quando le campate sono più corte della distanza minima tra le seggiole;
- .4 le frecce massime (seggiola occupata come carichi isolati) in mezzeria della campata, nonché in presenza di ostacoli, incroci, ecc., con tensione minima della fune,
 - .4.1 in moto uniforme (statico),
 - .4.2 con avviamento o frenatura (n. 412.1 e .3) (dinamico);
- .5 la freccia minima, per seggiola vuote con tensione massima della fune e moto uniforme, nei punti critici in termini di distanza massima dal suolo (n. 352);
- .6 la pendenza massima della fune (seggiola occupata come carichi isolati) per la tensione minima della fune in moto uniforme;
- .7 le forze di appoggio sulle rulliere di ritenuta, nel caso di dispositivo di tensione idraulico, in base ai requisiti del numero 574.4.

432**Tensione minima della fune**

- .1 La tensione minima della fune deve essere, in moto uniforme, almeno uguale a:

$$40 + n \cdot 5 \text{ kN}$$

(n = numero di persone per seggiola)
- .2 Se l'argano principale si trova nella stazione a valle, è determinante la tensione minima della fune all'avviamento con carico verso monte (n. 423.1.3).
- .3 Occorre inoltre tener conto del comportamento dinamico dell'impianto (n. 412.3).

433**Pressione minima sui rulli**

La pressione minima sui rulli, in moto uniforme, non deve essere inferiore a 500 N ed essere almeno pari a

$$A = 500 + 50 \cdot [d - (D_1 - D_2)] \text{ N.}$$

d = diametro della fune [mm]

D_1 = diametro della flangia esterna del rullo [mm]

D_2 = diametro del fondo della gola della guarnizione allo stato nuovo [mm]

434**Forza minima d'appoggio sulle rulliere**

- .1 La forza minima d'appoggio sulle rulliere deve essere tale da esercitare, in moto uniforme, una pressione sul rullo secondo il numero 433.
- .2 Inoltre, nel caso di moto uniforme, essa deve essere almeno uguale alla forza esercitata dal vento con una pressione dinamica pari a 375 N/m^2 sull'intera lunghezza della fune (lunghezza della corda), comprese le seggiole vuote sulla campata adiacente più lunga.
- .3 Essa non deve diventare negativa quando:
 - .3.1 la tensione massima della fune, presente in moto uniforme, è aumentata del 40 per cento;
 - .3.2 la funivia è sottoposta a effetti dinamici (n. 412.3).
- .4 Quando l'impianto non è in esercizio, essa deve essere almeno uguale alla forza esercitata dal vento con una pressione dinamica pari a 1 N/m^2 sull'intera lunghezza della fune (lunghezza della corda), comprese le seggiole vuote sulla campata adiacente più lunga.

-
- .5 Nel caso delle rulliere di ritenuta, per la dimostrazione di cui al numero 434.2 occorre prendere in considerazione la forza esercitata dal vento sulle seggiolie occupate.
 - .6 Inoltre, nel caso delle rulliere di ritenuta, la forza minima d'appoggio deve essere almeno uguale al peso di una seggiola che trasporta un carico normale. Le seggiolie con il 125 per cento del carico utile devono essere considerate come carichi isolati; occorre inoltre tener conto della tensione minima della fune in fase di avviamento o di frenatura (n. 412.1 e .3). In tali condizioni, non si deve rispettare la pressione minima sui rulli (n. 433).

435**Rulliere sottoposte a carico alternato**

Le rulliere sottoposte a carico alternato sono consentite solo con l'autorizzazione dell'Ufficio federale.

- 44** **(Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**
- 45** **(Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**
- 46** **(Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**

47 Altre funi**471 Funi per la linea telefonica e per la linea degli interruttori**

- .1 Le funi per la linea degli interruttori e per la linea telefonica devono essere disposte, per quanto possibile, lungo l'asse della linea; esse devono essere poste in posizione elevata, tale da risultare sempre al di sopra delle altre funi in qualsiasi condizione d'esercizio.
- .2 Qualora si fissino dei cavi elettrici alle funi per la linea telefonica o per la linea degli interruttori, l'insieme della costruzione è determinante dal punto di vista della sorveglianza, nonché del carico di neve e dell'azione del vento. Inoltre si applica quanto segue:
- .2.1 il diametro del cavo non può essere maggiore del doppio del diametro della fune portante;
- .2.2 la massa del cavo, compresi gli elementi di fissazione, non deve essere superiore a un quarto della massa della fune portante;
- .2.3 occorre osservare il numero 623.10 .

472 Cavi aerei

- .1 Di regola, la lunghezza dei cavi aerei tesi da una stazione fino ai sostegni successivi non deve superare i 40 metri.
- .2 Occorre inoltre osservare il numero 623.10.

5 Prescrizioni costruttive particolari per le parti meccaniche**51 In generale****511 Banco di comando e posto di sorveglianza**

- .1 Nella stazione motrice occorre prevedere un banco di comando, mentre la stazione di rinvio e le stazioni intermedie devono essere dotate di un posto di sorveglianza. Tali posti, nonché le zone dalle quali gli impiegati svolgono un'attività di sorveglianza devono essere disposti in modo da poter osservare nel miglior modo possibile:
 - .1.1 l'accesso alla zona d'imbarco, l'imbarco, nonché la chiusura della barra di chiusura;
 - .1.2 i veicoli in avvicinamento, l'apertura della barra di chiusura, lo sbarco e l'uscita dei viaggiatori e in particolare, nel caso di sciatori, la rampa di sbarco.
- .2 La sala comando deve essere sufficientemente ampia e protetta dai rumori.
- .3 Sia la sala comando che il locale in cui è ubicato il posto di sorveglianza devono poter essere riscaldati.
- .4 Occorre inoltre osservare il numero 642.

512 Dispositivi idraulici**Disposizioni generali**

- .1 I dispositivi idraulici devono essere dimensionati, costruiti e gestiti in modo tale da garantire il sicuro funzionamento dei dispositivi da essi comandati, regolati o azionati, e in modo da non ostacolare in misura inammissibile altre parti dell'impianto (ad esempio in seguito a perdite di olio).
- .2 I dispositivi devono essere protetti mediante valvole di sovrappressione regolabili. Rispetto a tale sovrappressione, le linee e i raccordi devono presentare un coefficiente di sicurezza non inferiore a 3; per gli altri componenti esso deve essere non inferiore a 1,5.
- .3 I sistemi idraulici devono poter essere spurgati in maniera semplice.
- .4 La posizione dei rubinetti di chiusura e di inversione deve essere sorvegliata qualora non si possa escludere una situazione di pericolo in seguito a falso posizionamento degli stessi.

- .5 Occorre garantire il necessario raffreddamento o riscaldamento dei dispositivi idraulici.
- .6 I dispositivi idraulici devono essere disposti in modo che ristagni d'acqua o la formazione di ghiaccio non ostacolino il loro corretto funzionamento.
- .7 La diminuzione di pressione non deve essere ostacolata in modo inammissibile dalla presenza di impedimenti nel tubo di riflusso o a causa di un rapporto sfavorevole tra sezione e lunghezza del tubo. Si applica quanto segue:
 - .7.1 se necessario, occorre prevedere dei tubi di riflusso separati per i circuiti idraulici importanti per la sicurezza;
 - .7.2 nei tubi di riflusso sono consentiti solo filtri con un dimensionamento sufficiente e dotati di valvola by-pass;
 - .7.3 l'azionamento meccanico in caso di eccesso di velocità deve essere dotato di un tubo di riflusso separato.
- .8 Quando si impiegano misuratori per la regolazione o la misurazione della pressione, la misura della pressione non deve essere influenzata dal flusso dell'olio (ad esempio, raccordo ai cilindri). A scopo di controllo, occorre prevedere un numero adeguato di raccordi per i misuratori.
- .9 I tubi e i trasduttori dei circuiti idraulici devono essere contrassegnati in modo appropriato.

Freni

- .10 Per i freni tenuti aperti mediante pressione idraulica, si applica inoltre quanto segue:
 - .10.1 per l'argano ausiliario o di emergenza, la generazione della pressione (compresa la fonte di energia) deve essere completamente separata da quella garantita dall'argano principale. Se tale generazione della pressione viene a mancare, il funzionamento dell'argano principale, di quello ausiliario o di emergenza deve essere assicurato tramite una pompa a mano di potenza sufficiente;
 - .10.2 i circuiti idraulici dei diversi freni devono essere separati almeno tra il generatore della pressione e il serbatoio dell'olio;
 - .10.3 una caduta di pressione nel circuito idraulico di un freno non deve provocare contemporaneamente una caduta inammissibile di pressione nel circuito idraulico dell'altro freno;
 - .10.4 nel caso di impiego dell'argano ausiliario o di emergenza, per i freni non si devono impiegare le stesse valvole dell'argano principale. Se le valvole sono doppie e possono essere impiegate, a scelta, sia per

- l'argano principale che per quello ausiliario o di emergenza, basta disporre di una sufficiente riserva di pezzi di ricambio;
- .10.5 la pressione nel sistema idraulico deve poter essere annullata mediante un rubinetto azionabile manualmente;
- .10.6 l'azione dei freni deve essere provocata mediante diminuzione di pressione nel circuito idraulico corrispondente; contemporaneamente, il tubo sotto pressione deve essere chiuso oppure convenientemente strozzato. Fanno eccezione i sistemi di regolazione della forza frenante. Qualora su un circuito idraulico di riposo debbano agire i trasduttori (valvole) di un circuito elettrico a corrente di riposo e di un altro a corrente di lavoro (n. 656.3), questa disposizione deve essere rispettata anche quando uno dei due trasduttori assume una qualsiasi posizione sbagliata;
- .10.7 nel caso di frenatura con carico verso valle (n. 412.2), la pressione residua deve garantire una riserva di regolazione sufficiente; essa deve essere pari, al massimo, al 30 per cento della pressione presente al momento in cui le ganasce dei freni cominciano ad aderire;
- .10.8 la contropressione del freno deve essere captata per ogni freno da due pressostati, tra loro separati. Nel caso di impiego dell'argano ausiliario o di emergenza, è sufficiente un pressostato per ogni freno;
- .10.9 si deve garantire che, nella commutazione su un altro tipo di argano o sull'apertura di emergenza (n. 527.1.2), i freni non si disserrino automaticamente. Dopo la commutazione, la pressione nei serbatoi d'accumulo per l'apertura di emergenza deve essere nulla;
- .10.10 la pressione nei cilindri dei freni deve essere indicata in modo ben visibile.

Trasmissione delle forze

- .11 Per la trasmissione idraulica della forza dell'argano ausiliario o di emergenza si applica inoltre quanto segue:
- .11.1 in presenza del carico determinante (n. 523.2), deve essere possibile arrestare e avviare l'impianto, nei due sensi di marcia, senza scossoni;
- .11.2 durante l'azionamento di un freno, salvo in casi motivati, la diminuzione di pressione nel sistema idraulico di trasmissione della forza deve essere regolata automaticamente;
- .11.3 i raffreddatori dell'olio devono essere dimensionati in modo sufficiente. Occorre prendere in considerazione il luogo di installazione, il carico e la durata di funzionamento (n. 523.2.3).

Dispositivi di tensione

- .12 Per i dispositivi idraulici di tensione si applica inoltre quanto segue:
- .12.1 se si impiegano due cilindri tenditori, tra questi non deve verificarsi alcuna differenza di pressione durante il flusso o il deflusso dell'olio;
- .12.2 se si impiegano due cilindri tenditori, occorre prevedere una guida del carrello di tensione in caso di mancato funzionamento di un cilindro;
- .12.3 la pompa e la sezione del tubo devono essere dimensionate per una velocità del pistone pari a 1 m/min;
- .12.4 i cilindri tenditori devono essere dotati di valvole antiriflusso in grado di limitare la velocità del pistone a 1 m/min;
- .12.5 la corsa del pistone dei cilindri tenditori a spostamento longitudinale deve essere non inferiore alla somma tra la corsa per la messa in tensione secondo il numero 572.2 e lo spostamento longitudinale minimo possibile del cilindro tenditore;
- .12.6 la tensione della fune deve essere regolata tramite un dispositivo di misura della forza in grado di garantire che questa rimanga il più possibile costante. La valvola corrispondente deve poter essere azionata anche manualmente. Se i dispositivi di trazione e di tensione sono combinati, nel caso in cui vi siano due cilindri tenditori, occorre prevedere anche due dispositivi di misura della tensione;
- .12.7 la pressione nei cilindri tenditori deve essere indicata in modo ben visibile;
- .12.8 le tensioni della fune ammissibili (n. 574.3) devono essere sorvegliate mediante pressostati. In presenza di due cilindri tenditori, è sufficiente sorvegliare la pressione (applicazione secondo l'all. 1, n. 2.7);
- .12.9 occorre prevedere una pompa a mano allo scopo di mantenere la tensione minima della fune, necessaria alla trasmissione della forza tra fune e puleggia motrice (n. 423) per evacuare la linea (n. 926.2);
- .12.10 occorre evitare una tensione eccessiva della fune mediante una valvola di sovrappressione dotata di tubo di riflusso separato; la sua sezione deve essere adattata alla portata della pompa;
- .12.11 la pressione nel sistema idraulico deve poter essere annullata mediante un rubinetto azionabile manualmente;
- .12.12 in presenza di sovrappressione secondo il numero 512.2, i cilindri tenditori devono presentare un coefficiente di sicurezza allo snervamento non inferiore a 1,6 ;
- .12.13 occorre osservare il numero 574.
- .13 Il numero 512 si applica per analogia ai dispositivi pneumatici.

513 Prevenzione degli infortuni sul lavoro

- .1 I dispositivi meccanici devono essere comodamente accessibili, in modo che la manovra e la manutenzione siano possibili senza incorrere in pericoli, nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza in materia, se necessario anche durante lo svolgimento dell'esercizio.
- .2 Si devono prevedere apposite pedane per la manutenzione delle morse, delle funi, ecc.
- .3 Le pedane devono essere antiscivolo, dotate di parapetti e, di regola, provviste di scale fisse.
- .4 Le parti rotanti devono essere contrassegnate con colori particolari e, se necessario, provviste di un dispositivo di protezione contro il contatto involontario e la centrifugazione.
- .5 Le funi portanti-traenti e le cinghie devono essere dotate di un dispositivo di protezione contro il contatto involontario se si trovano nelle zone di lavoro o di passaggio del personale; ciò si applica in particolare all'entrata e all'uscita delle funi o delle cinghie sulle pulegge.

514 Collegamenti per saldatura

Tutti i collegamenti per saldatura portanti devono essere eseguiti da saldatori qualificati. Occorre osservare il numero 103.2.13.

515 Collegamenti bullonati

Per il dimensionamento dei collegamenti bullonati portanti, occorre osservare il numero 103.2.14.

52 Argani e freni**521 In generale****Argani**

- .1 Per l'argano devono essere presenti due fonti di energia, indipendenti tra loro, con i relativi motori. Per l'argano principale bisogna prevedere, di regola, un motore elettrico, mentre per l'argano ausiliario o d'emergenza si ricorre a un motore termico.
- .2 Per quanto possibile, ogni argano deve permettere un avviamento senza scossoni e un esercizio nei due sensi di marcia.
- .3 I rivestimenti delle pulegge motrici devono garantire i coefficienti di attrito richiesti (n. 413.1). Essi devono essere, per quanto possibile, resistenti all'usura dell'attrito e non fondere quando la fune vi scorre sopra.
- .4 I dispositivi degli argani devono essere protetti dalle intemperie e posti, di regola, all'interno di edifici.
- .5 Deve essere assicurato il necessario raffreddamento delle parti meccaniche dell'argano e l'afflusso di aria fresca per i motori termici.
- .6 I gas di scarico dei motori termici devono essere evacuati all'esterno.

Freni

- .7 L'argano principale deve essere dotato di due freni, tra loro indipendenti, ad azionamento automatico: il freno di servizio e il freno di sicurezza.
- .8 Ogni freno deve essere dimensionato per assicurare la decelerazione necessaria con il carico verso valle (n. 412.2).
- .9 Salvo in casi motivati, i due freni non devono agire simultaneamente; occorre osservare, a questo proposito, i numeri 655.6 e 656.6.
- .10 Per quanto possibile occorre evitare – applicando appropriate misure costruttive - una frenatura eccessiva dell'impianto, che potrebbe mettere in pericolo le persone o provocare danni importanti alle cose.
- .11 La forza di pressione esercitata dalle ganasce dei freni deve essere prodotta mediante pesi o molle di compressione; la loro azione deve

essere facilmente regolabile, da zero al valore richiesto. La trasmissione della forza deve avvenire meccanicamente.

- .12 Le ganasce e le superfici dei freni devono essere protette, mediante appropriate misure costruttive, dall'olio idraulico, dai lubrificanti, dall'umidità, ecc.
- .13 Tutti gli elementi del sistema di frenatura devono essere dimensionati in modo da presentare un coefficiente di sicurezza allo snervamento non inferiore a 3,5; occorre tener conto delle forze dinamiche di chiusura eccezionali (ad es. la caduta di pesi).
- .14 Inoltre per i freni si applica quanto segue:
 - .14.1 l'azione frenante deve essere identica nelle due direzioni di marcia;
 - .14.2 la pressione esercitata dalle ganasce deve ripartirsi uniformemente sulle ganasce dei freni;
 - .14.3 l'usura dei rivestimenti dei freni deve, se necessario, poter essere compensata;
 - .14.4 la corsa di riserva deve poter essere controllabile;
 - .14.5 per i freni senza compensazione automatica, le caratteristiche delle molle dei freni devono essere scelte in modo che un'usura di 1 mm della guarnizione comporti una riduzione del calcolo della forza frenante non superiore al 10 per cento;
 - .14.6 il gioco delle ganasce deve poter essere ripartito uniformemente;
 - .14.7 devono poter essere sorvegliate la posizione aperta e chiusa o le pressioni corrispondenti dei freni tenuti aperti idraulicamente o pneumaticamente;
- .14.8 nel caso di carico verso valle (n. 423.1.4), i freni devono entrare in azione il più rapidamente possibile .

522

Argano principale

- .1 L'argano principale, che può anche essere concepito in esecuzione doppia, deve essere dimensionato per assicurare un esercizio continuo con carico verso monte (n. 423.1.2) e alla velocità massima di marcia, nonché per l'avviamento con carico verso monte (n. 423.1.3).
- .2 L'impiego di cinghie piatte e di catene aperte non è consentito per l'argano principale.
- .3 Il riduttore principale deve poter essere separato in modo semplice dalla puleggia motrice quando l'impianto dispone di un argano ausiliario.

- .4 Per i seguenti casi di carico, il coefficiente di sicurezza alla fatica di alberi ecc., deve ammontare almeno a:

condizione di carico secondo	coefficiente di sicurezza minimo
n. 423.1.1	2
n. 423.1.2	1,3
n. 423.1.3	1,15

Inoltre si applica quanto segue:

- .4.1 occorre tener conto dell'incertezza circa l'entità del carico assumendo un fattore pari a 1,1; gli elementi da calcolare importanti per la sicurezza devono essere considerati assumendo un fattore pari a 1,5. Si devono tenere in debito conto lo stato delle superfici, lo spessore e la forma degli elementi costruttivi;
- .4.2 se la velocità di marcia non è regolabile in modo continuo, la forza periferica massima deve essere raddoppiata.
- .5 Il coefficiente di sicurezza allo snervamento di alberi, ecc. deve essere non inferiore a 1,5 quando la forza frenante totale di ambedue i freni agisce solo sulle masse rotanti dell'argano.

523 Argano ausiliario e d'emergenza

Disposizioni generali

- .1 Occorre prevedere un argano ausiliario quando:
- .1.1 su un ramo dell'impianto si possono trovare più di 120 viaggiatori per gli impianti con seggiola biposto, più di 150 viaggiatori per gli impianti dotati di seggiola triposto e più di 180 viaggiatori per impianti con seggiola quadriposto;
- .1.2 l'impianto costituisce il solo collegamento di un centro abitato (n. 617.3);
- .1.3 l'operazione di recupero deve avvenire in direzione della stazione a monte;
- .1.4 sussistono condizioni sfavorevoli per il recupero (n. 523.10).
- .2 L'argano ausiliario o d'emergenza deve essere almeno dimensionato per:
- .2.1 la forza periferica massima che può manifestarsi in fase di recupero dei viaggiatori in direzione della stazione a valle con moto uniforme oppure all'avviamento;

- .2.2 l'avvio con carico verso monte (n. 423.1.2), nel caso in cui le operazioni di recupero debbano avvenire in direzione della stazione a monte;
- .2.3 una durata dell'esercizio di parecchie ore.
- .3 Le parti indipendenti dall'argano principale devono presentare un coefficiente di sicurezza allo snervamento non inferiore a 2,5. Si deve tener conto dell'azione di un freno.
- .4 Nel caso d'impiego dell'argano ausiliario o di emergenza, almeno un freno – di regola il freno di sicurezza – deve essere in grado di funzionare qualora l'impianto si metta in moto spontaneamente sotto l'azione del carico, ammesso un coefficiente d'attrito dei rulli e delle pulegge della fune pari ai tre quarti del valore calcolato. Occorre osservare il numero 527.1.1 .
- .5 Con l'argano ausiliario o d'emergenza deve essere possibile riportare nelle stazioni, in meno di un'ora, i viaggiatori bloccati sul tracciato.
- .6 I motori termici devono essere dimensionati in funzione della durata di funzionamento e dell'altitudine sul livello del mare, devono essere equipaggiati per un'installazione permanente e, di regola, provvisti di un dispositivo di avviamento alimentato a batteria.
- .7 L'uso di catene è consentito quando queste:
 - .7.1 possono essere montate semplicemente e rapidamente;
 - .7.2 non possono schizzare il lubrificante sulle superfici di frenatura.
- .8 Inoltre, all'argano ausiliario o di emergenza si applica quanto segue:
 - .8.1 esso deve poter entrare in funzione entro 15 minuti;
 - .8.2 devono essere esclusi errori gravi durante le operazioni di messa in servizio;
 - .8.3 errori di manovra, ad esempio direzione di marcia sbagliata, non devono provocare sollecitazioni eccessive delle parti meccaniche o delle fissazioni;
 - .8.4 i dispositivi idraulici o pneumatici devono essere:
 - .8.4.1 separati il più possibile da quelli dell'argano principale,
 - .8.4.2 montabili nel modo più semplice possibile.
- .9 Inoltre occorre osservare il numero 617.

Argano ausiliario

- .10 Si hanno condizioni sfavorevoli per il recupero quando:
 - .10.1 il tracciato è di difficile accesso per i veicoli;

- .10.2 il terreno è difficilmente praticabile e accessibile agli sciatori e ai pedoni;
 - .10.3 le condizioni climatiche sono sfavorevoli;
 - .10.4 l'altezza media tra il suolo e le seggiola supera i 10 m;
 - .10.5 non è possibile radunare tempestivamente un numero sufficiente di squadre di soccorso e ausiliarie, nonché di veicoli.
- .11 La metà di un argano doppio può essere usata come argano ausiliario se:
 - .11.1 è sufficientemente dimensionata (n. 523.2);
 - .11.2 può essere commutata su una seconda fonte d'energia;
 - .11.3 può essere separata meccanicamente.

524

Riduttori

- .1 I riduttori principali devono essere dimensionati per le condizioni di carico determinanti (n. 423.1). Occorre osservare i numeri 103.2.15, 522.4, e .5.
- .2 Per sopportare le sollecitazioni dovute alle tensioni delle funi, le casse dei riduttori e le loro fissazioni devono essere adeguatamente dimensionate.
- .3 La lubrificazione dei riduttori deve essere garantita anche alle basse temperature, durante la marcia con l'argano ausiliario o d'emergenza e durante il funzionamento prolungato in retromarcia (parecchie ore).
- .4 I riduttori per l'azionamento ausiliario devono essere dimensionati per le condizioni di carico determinanti (n. 523.2 e .3); nel caso di argano doppio, ciò si applica per analogia ad ogni riduttore principale.

525

Freno di servizio e arresto elettrico

- .1 Il freno di servizio deve entrare automaticamente in azione nei casi menzionati al numero 655 e nell'allegato 1, parte E.
- .2 La forza frenante deve essere regolata in funzione della decelerazione (regolazione della forza frenante) o comandata in funzione del carico (comando della forza frenante), qualora l'azionamento del freno, nel caso di carico verso monte (n. 423.1.2), produca una decelerazione superiore a 1 m/s^2 . Nel caso di comando della forza frenante, la modulazione deve essere scelta in modo che il freno non possa produrre, in nessuna condizione di carico, una decelerazione superiore ad 1 m/s^2 (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.6).

- .3 L'impianto deve poter essere fermato mediante l'arresto elettrico (n. 654), quando l'arresto con carico verso monte (n. 423.1.2), senza l'azionamento di uno dei freni (decelerazione libera), avviene con una decelerazione superiore a 1 m/s^2 , oppure quando le oscillazioni della fune sono inammissibili.
- .4 Il freno di servizio deve essere mantenuto in posizione aperta tramite un circuito di riposo elettrico, idraulico o pneumatico.

526 Freno di sicurezza

- .1 Il freno di sicurezza deve agire sulla puleggia motrice oppure su una corona di frenatura ad essa solidale.
- .2 Esso deve essere mantenuto in posizione aperta tramite un circuito di riposo elettrico, idraulico o pneumatico. Nel caso in cui l'impianto non si mette spontaneamente in moto sotto l'azione del carico e con un coefficiente d'attrito delle pulegge e dei rulli della fune pari a tre quarti del valore calcolato, esso può essere mantenuto in posizione aperta anche meccanicamente (applicazione secondo l'all. 1, n. 1.5).
- .3 Esso deve poter essere azionato manualmente sia meccanicamente che elettricamente (n. 656.3), tenendo conto del numero 625:
 - .3.1 dal banco di comando;
 - .3.2 da un altro punto della stazione motrice facilmente accessibile al personale.
- .4 Il freno di sicurezza deve poter essere azionato automaticamente:
 - .4.1 quando la velocità supera del 15-20 per cento il valore nominale;
 - .4.2 nei casi menzionati nell'allegato 1, parte E.
- .5 L'azionamento automatico in caso di eccesso di velocità deve soddisfare le seguenti condizioni:
 - .5.1 il dispositivo di intervento deve essere fissato nella puleggia motrice oppure mosso da questa mediante accoppiamento rigido. Non sono consentiti accoppiamenti a catena orizzontali;
 - .5.2 esso deve agire nelle due direzioni di marcia;
 - .5.3 esso deve essere indipendente dai dispositivi elettrici;
 - .5.4 il dispositivo di intervento in caso di eccesso di velocità deve agire con una precisione di regolazione di ± 5 per cento e deve essere facilmente regolabile;
 - .5.5 il suo azionamento deve essere facilmente visibile;
 - .5.6 le valvole a comando idraulico devono essere ad apertura forzata oppure devono essere azionate da una forza pari al triplo di quella

- necessaria alla forza di commutazione; non sono consentite molle di trazione e occorre osservare il numero 512.7;
- .5.7 il ritorno nella posizione iniziale non deve avvenire automaticamente;
- .5.8 esso deve essere in grado di funzionare anche quando l'impianto si mette in moto spontaneamente (n. 527.1.2).
- .6 Se l'impianto, sotto l'azione del carico e con un coefficiente d'attrito delle pulegge e dei rulli delle funi pari ai tre quarti del valore calcolato, acquista spontaneamente un'accelerazione superiore a $0,3 \text{ m/s}^2$, si devono prevedere due dispositivi di intervento in caso di eccesso di velocità da fissare alla puleggia in posizione diametralmente opposta.

527**Azionamento manuale dei freni**

- .1 Se l'impianto si mette in moto spontaneamente sotto l'azione del carico e con un coefficiente d'attrito delle pulegge e dei rulli delle funi pari ai tre quarti del valore calcolato (moto spontaneo), l'azionamento manuale dei freni è necessario nei seguenti casi:
- .1.1 per l'avviamento e l'arresto dell'impianto, nel caso di impiego dell'argano ausiliario o d'emergenza, un freno deve poter essere azionato manualmente qualora non sia disponibile l'azionamento automatico, indipendente dalla rete elettrica. Freno e argano devono poter essere comandati da un'unica persona;
- .1.2 se il moto spontaneo dell'impianto (se del caso, con l'aggiunta di carico supplementare) è utile per l'operazione di recupero in linea, un freno agente sulla puleggia motrice, indipendente dall'installazione elettrica, deve permettere il moto dell'impianto con velocità di marcia pressoché costante. Il freno deve poter entrare in azione, in ogni momento, con tutta la sua efficacia.

53 Pulegge, alberi, assi e supporti**531 Pulegge e supporti**

- .1 Le pulegge devono essere costruite in acciaio, acciaio fuso o ghisa (n. 103.2.16 e .17). Le pulegge saldate devono subire un trattamento termico di ricottura per ridurre le tensioni interne.
- .2 Il raggio delle gole deve essere adattato al diametro della fune.
- .3 Le pulegge devono presentare un coefficiente di sicurezza allo snervamento non inferiore a 3,5. Si devono prendere in considerazione, per analogia:
 - .3.1 la tensione massima della fune, in moto uniforme;
 - .3.2 la pressione specifica esercitata dalla fune (n. 423.4);
 - .3.3 la forza periferica, con carico verso monte (n. 423.1.2);
 - .3.4 la pressione esercitata dalle ganasce dei freni;
 - .3.5 le pulegge in ghisa devono presentare un coefficiente di sicurezza alla resistenza alla trazione non inferiore a 5 .
- .4 L’Ufficio federale può esigere la prova di calcolo della resistenza alla fatica.
- .5 Il montaggio a sbalzo delle pulegge è consentito soltanto se è possibile escludere lo scarrucolamento della fune dal lato dell'estremità libera dell'albero o dell'asse.
- .6 Le funi scarrucolate non devono essere trattenute da parti con spigli vivi. Si deve escludere qualsiasi danno dovuto al bloccaggio tra puleggia e supporto oppure provocato dalla presenza di bulloni sporgenti. Occorre osservare il numero 532 .
- .7 Nel caso di girostazione di una seggiola occupata (n. 702.5.3), l’anello di supporto o la puleggia non devono subire deformazioni permanenti e la fune non deve essere sottoposta a pressione che la faccia fuoriuscire dalla gola.
- .8 Nel caso di sbarco sotto la puleggia con seggiole per tre o più persone, la puleggia della fune in prossimità della zona di sbarco deve essere ben ancorata.

532**Misure contro lo scarrucolamento della fune**

- .1 La corona delle pulegge deve avere una forma e una profondità tali da opporsi allo scarrucolamento della fune.
- .2 Le pulegge della fune portante-traente devono essere dotate da ambo le parti di corone guidafune o raccoglicavo. Le corone devono essere concepite e dimensionate in modo tale:
 - .2.1 da evitare lo scarrucolamento della fune provocato da una morsa girata (in seguito a perdita di una seggiola) o da raccogliere la fune scarrucolata;
 - .2.2 da evitare lo scarrucolamento della fune, o raccoglierla, quando questa giunge al livello della puleggia con la massima deviazione provocata da un guasto;
 - .2.3 da garantire, per le pulegge motrici, la trasmissione della forza secondo il numero 423.3, per la condizione di carico di cui al numero 423.1.5.
- .3 Le pulegge della fune portante-traente devono essere dotate di raschiagola regolabili. Le pulegge delle funi tenditrici all'aperto devono essere dotate di raschiagola.
- .4 I raschiagola e le loro fissazioni devono essere dimensionati per sopportare una forza di 5 kN agente sullo spigolo anteriore.

533**Alberi e assi**

- .1 Gli alberi e gli assi devono essere costruiti con materiali che presentano, anche a basse temperature, una tenacità sufficiente, catterizzata dal lavoro specifico di resilienza di cui all'allegato 3.
- .2 Il coefficiente di sicurezza alla fatica degli alberi deve essere dimostrato conformemente ai numeri 522.4 - .4.2.
- .3 Gli alberi e gli assi fissi devono presentare, nel caso di tensione massima della fune e in moto uniforme, un coefficiente di sicurezza allo snervamento non inferiore a 3,5.

534**Supporti**

- .1 I cuscinetti a rotolamento devono essere calcolati secondo le istruzioni e le prescrizioni del costruttore.
- .2 La durata di vita calcolata deve almeno raggiungere:
 - .2.1 per l'argano principale, le pulegge, ecc.: 25 000 ore di funzionamento, per le condizioni di carico di cui ai numeri 423.1.1 e .1.2;

- .2.2 per gli argani intermedi dei riduttori: 25 000 ore di funzionamento, per la condizione di carico di cui al numero 423.1.2;
 - .2.3 per l'argano ausiliario o d'emergenza: 5000 ore di funzionamento, per la condizione di carico di cui al numero 523.2;
 - .2.4 per i rulli delle funi: 5000 ore di funzionamento, per la condizione di carico di cui al numero 552.6.2.
- .3 Per il carico massimo sul supporto occorre rispettare il coefficiente di sicurezza della struttura statico indicato dal costruttore. Per i cuscinetti dei rulli si prende in considerazione la condizione di carico di cui al numero 552.6.3.
- .4 Per i cuscinetti a strisciamento devono essere impiegati materiali che, in base alle esperienze fatte, non provocano un'usura inammissibile degli assi. Occorre dimostrare la pressione specifica.
- .5 Salvo in casi motivati, tutti i supporti esposti alle intemperie devono poter essere autolubrificanti, senza che sia necessario procedere al loro smontaggio. Il lubrificante deve riempire le cavità adiacenti, in modo da evitare i ristagni d'acqua.

54 Disposizione delle stazioni

541 Ubicazione

- .1 Le stazioni devono essere integrate, di preferenza, nel paesaggio naturale; occorre tuttavia tener presente, in caso di nevicate, l'altezza prevista della coltre di neve; inoltre i lavori di sterramento devono essere ridotti al minimo. Si applica quanto segue:
- .1.1 occorre evitare, se possibile, grandi distanze dal suolo (n. 544.1 e .2) prima e dopo le zone di sbarco e di imbarco ove sussiste un elevato rischio di caduta (azionamento delle barre di chiusura, zona dello sbarco e dell'imbarco);
 - .1.2 i rilevati non adattati all'andamento del terreno sono consentiti solo nei casi che lo richiedano;
 - .1.3 occorre osservare il numero 317.

542 Tipo d'imbarco e di sbarco

- .1 I pedoni devono accedere alla zona d'imbarco e uscire da quella di sbarco perpendicolarmente rispetto alla via di corsa (imbarco e sbarco perpendicolare alla direzione della fune).
- .2 Gli sciatori devono accedere alla zona d'imbarco e uscire da quella di sbarco seguendo la direzione della fune (imbarco e sbarco parallelo alla direzione della fune);

- .2.1 per seggiola con una capacità fino a due persone, l'imbarco e lo sbarco degli sciatori può avvenire perpendicolarmente alla direzione della fune (n. 342.2.2).

543 Zona d'imbarco e di sbarco

- .1 Occorre prevedere accessi e uscite al di fuori della zona delle seggiola, separati l'uno dall'altro e, se del caso, divisi anche per le due tipologie di utenti: pedoni e sciatori. Gli accessi e le uscite non devono incrociare la zona di passaggio delle seggiola.
- .2 Nella stazione a valle, soprattutto per il trasporto degli sciatori, occorre prevedere una zona di accoglienza sufficientemente ampia e il più possibile pianeggiante, ubicata al di fuori delle piste di discesa. Da qui i viaggiatori sono condotti verso la zona d'imbarco in colonne il cui numero corrisponde alla capacità della seggiola.
- .3 Per l'imbarco nella direzione della fune, un dispositivo comandato da una delle seggiola invita gli sciatori a fermarsi esattamente al limite della zona di sicurezza (n. 543.6) o a dirigersi verso la zona d'imbarco.
Occorre tener conto dei movimenti del carrello di tensione legati all'esercizio.
- .4 Qualora l'imbarco avvenga perpendicolarmente rispetto alla direzione della fune, le zone d'imbarco devono essere segnate sul suolo. Se l'imbarco si effettua nella direzione della fune, occorre segnare sul suolo il percorso del veicolo e la posizione di attesa.
- .5 Lungo le zone di imbarco e di sbarco occorre prevedere zone libere. Queste ultime devono estendersi alle seguenti distanze rispetto alle seggiola: 1 m verso l'asse della linea e 1,5 m verso l'esterno. Per il trasporto di pedoni, tali zone devono estendersi su tutta la larghezza della stazione nella zona loro riservata.
- .6 Nella zona delle oscillazioni delle seggiola, occorre lasciare libero un perimetro di sicurezza che si estenda, verso l'esterno, di 1,5 m rispetto alle seggiola.
- .7 Per le zone di imbarco e di sbarco si applica quanto segue:
.7.1 nelle zone di imbarco e di sbarco, la fune deve essere guidata orizzontalmente lungo una distanza di almeno 4 m;
- .7.2 l'altezza della seggiola dal suolo o dalla neve e la sua variazione dovuta al carico utile, nonché alle oscillazioni longitudinali o trasversali della seggiola, non devono ostacolare le operazioni di imbarco/sbarco né l'azionamento delle barre di chiusura;

- .7.3 per il trasporto degli sciatori, il suolo della stazione deve estendersi orizzontalmente, nelle zone di imbarco e di sbarco, per 3-4 m; in seguito può scendere in direzione del tracciato;
- .7.4 per il trasporto dei pedoni, il suolo della stazione deve essere orizzontale su tutta la lunghezza; la zona d'imbarco può essere leggermente sopraelevata;
- .7.5 il suolo della stazione deve essere lungo almeno 8 m a partire dalla zona di imbarco. Un bordo del ramo dell'impianto deve essere concepito in modo che le punte degli sci inclinati non possano agganciarsi al momento della marcia in avanti.
- .8 La rampa di sbarco:
- .8.1 deve presentare una pendenza del 15-20 per cento; la parte inferiore della rampa può però essere leggermente più pianeggiante;
- .8.2 deve aprirsi a forma di imbuto e condurre gli sciatori al di fuori del girostazione delle seggiola per la via più breve;
- .8.3 deve essere concepita in modo che la partenza degli sciatori non sia ostacolata e che un eventuale comportamento erroneo degli stessi (attesa, caduta) non provochi ingombri sulla rampa o nella zona di girostazione delle seggiola;
- .8.4 deve iniziare, in caso di sbarco sotto la puleggia, 1,5-2,5 m prima dell'asse di quest'ultima;
- .8.5 essere un'installazione fissa per una puleggia fissata per mezzo di un ancoraggio (n. 531.7).
- .9 Per il trasporto simultaneo di pedoni e di sciatori,
- .9.1 occorre separare il più possibile le rispettive zone di imbarco e di sbarco;
- .9.2 l'uscita riservata ai pedoni deve almeno essere separata dalla rampa di sbarco per gli sciatori.

544**Dispositivi anticaduta**

- .1 Se un'estremità del marciapiede della stazione si trova a più di 1 m dal terreno o dalla coltre di neve, occorre prevedere un riporto o una rete di ritenuta per tutta la larghezza della stazione. La lunghezza della rete di ritenuta in metri deve essere pari a $2 \cdot v$.
- .2 Se l'altezza di caduta supera i 3 m nella zona in cui normalmente le barre di chiusura si chiudono o si aprono, occorre prolungare la rete di ritenuta a una distanza che in metri corrisponde a $6 \cdot v$, misurata a partire dal centro del suolo della stazione.
 v = velocità massima di marcia in m/s.

- .3 Le reti di ritenuta devono essere disposte almeno a 1 m e al massimo a 5 m sotto il poggiapièdi delle seggiòle occupate; la distanza dal suolo deve almeno corrispondere alla metà dell'altezza di caduta. Inoltre si applica quanto segue:
- .3.1 le reti di ritenuta devono essere dimensionate per il doppio del carico utile di una seggiola;
- .3.2 i supporti e le barre trasversali di un eventuale quadro di fissazione non devono rappresentare un rischio di ferimento;
- .3.3 le reti di ritenuta devono essere resistenti alle intemperie; in particolare, devono resistere ai raggi ultravioletti (ad es. poliammide).
- .4 Se non è necessaria alcuna rete di ritenuta, nelle zone in questione occorre rimuovere sassi, macigni, ecc.

545 Piazza d'arrivo in caso di esercizio della sciovia

- .1 La piazza d'arrivo deve essere disposta in modo che non possa essere oltrepassata. Occorre inoltre impedire che si lasci la via di corsa anzitempo.
- .2 La distanza tra la fine della piazza d'arrivo e la puleggia deve essere non inferiore a $16 \cdot v$.
 v = velocità di marcia in m/s.
- .3 La piazza d'arrivo deve essere equipaggiata con un dispositivo di sicurezza che arresti l'impianto qualora si rilevi il mancato rientro di un dispositivo di traino o quando la piazza d'arrivo viene oltrepassata (applicazione secondo l'all. 1, n. 2.11).

546 Guide

Occorre impedire, se del caso mediante guide, che la seggiola vuota oscilli nel passare sulla puleggia motrice o di rinvio o dopo averle oltrepassate. Occorre osservare il numero 559.

55/56 Equipaggiamento dei sostegni**551 Rulli della fune**

- .1 La profondità della gola $\frac{D_1 - D_2}{2}$ dei rulli della fune portante-

traente deve essere almeno uguale a un terzo del diametro della fune e, in ogni caso, non inferiore a 10 mm.

D₁ = diametro della flangia esterna del rullo [mm]

D₂ = diametro della guarnizione, allo stato nuovo [mm]

- .2 I rulli rivestiti devono essere provvisti di flange metalliche.

- .3 I rulli della fune devono essere dimensionati per la massima pressione sui rulli. Il bloccaggio dei rulli della fune non deve provocare lo scarrucolamento della fune o il bloccaggio delle morse; occorre osservare il numero 552.3.

552 Rulliere

- .1 La forza di appoggio delle funi deve distribuirsi uniformemente sui rulli.

- .2 Occorre evitare l'alleggerimento del primo e dell'ultimo rullo delle rulliere mediante i dispositivi di sicurezza (ad esempio il dispositivo per l'azionamento dell'interruttore sui sostegni). Sono ammesse eccezioni per le rulliere con due rulli, a condizione che non si scenda al di sotto della pressione minima sui rulli (n. 433).

- .3 La libertà di movimento dei bilancieri deve essere limitata in modo da garantire il passaggio delle morse nel caso:

- .3.1 di bloccaggio o perdita di un rullo della fune;

- .3.2 in cui la fune portante-traente si trovi, interamente o in parte, nei raccoglfune (n. 553).

- .4 Il passaggio delle seggiole deve essere garantito anche in presenza di oscillazioni trasversali (n. 322) e longitudinali (n. 324).

- .5 Gli assi principali devono poter essere regolati e fissati.

- .6 Le rulliere, gli assi e le loro fissazioni devono presentare – nei casi di carico sottostanti – i seguenti coefficienti di sicurezza minimi in rapporto al limite di snervamento:

	coefficiente di sicurezza minimo
.6.1 pressione massima sui rulli nel caso di moto uniforme	3,5
.6.2 pressione massima sui rulli nel caso di moto uniforme e forza del vento con pressione dinamica pari a 250 N/m^2 sulla fune e sulle seggiolie occupate nelle campate adiacenti, forza ripartita a metà sul primo e sul secondo rullo della fune	1,5
.6.3 pressione massima sui rulli fuori servizio e con forza del vento con pressione dinamica pari a 1 N/m^2 sulla fune e sulle seggiolie vuote nella campata adiacente, forza ripartita a metà sul primo e sul secondo rullo della fune	1,1
.6.4 forza di appoggio massima della fune in moto uniforme, fune che scorre nel raccogligiune, con la forza d'attrito secondo il numero 413.3.2.	1,5

- .7 Gli assi devono presentare un coefficiente di sicurezza alla fatica non inferiore a 1,3 per i seguenti limiti di carico: pressione d'appoggio massima e minima della fune in moto uniforme. Occorre osservare il numero 522.4.1.

- .8 Per quanto concerne i supporti, occorre osservare i numeri 534.4 e .5.

553

Raccogligiune

- .1 Le rulliere devono essere dotate di raccogligiune.
- .2 I raccogligiune devono essere disposti in modo che il loro spigolo esterno raggiunga il piano a $0,785 \text{ rad}$ (45°) passando attraverso il centro della fune posata nella gola del rullo.
- .3 I raccogligiune devono essere costituiti in modo che:
- .3.1 la fune e le morse abbiano posto a sufficienza;
 - .3.2 la profondità della gola sia almeno uguale alla metà del diametro della fune;
 - .3.3 sia possibile il passaggio delle morse grazie a una guida ottimale e a una posizione favorevole della fune nel raccogligiune.
- .4 Occorre evitare che la fune scarrucolata si impigli in parti della rulliera.

554 Guidafune

- .1 Le rulliere devono essere dotate di guidafune, almeno all'altezza del primo e dell'ultimo rullo, allo scopo di evitare gli scarrucolamenti della fune verso l'interno.
- .2 La distanza delle flange dei rulli non deve essere troppo piccola, a causa del rischio di gelo, ma deve essere pari al massimo ad un terzo del diametro della fune.
- .3 I guidafune devono poter assorbire una forza trasversale di 5 kN.

555 Interruttori sui sostegni

- .1 Le rulliere – comprese quelle poste all'entrata e all'uscita delle stazioni – devono essere dotate di interruttori sui sostegni (interruttori), i quali devono provocare l'arresto dell'impianto in caso di scarrucolamento della fune. Occorre osservare il numero 673.
- .2 Gli interruttori devono essere azionati in modo ineccepibile e, dopo uno scarrucolamento della fune, non devono rientrare automaticamente nella posizione iniziale.
- .3 Nel caso di normale direzione di marcia, gli interruttori devono essere montati al lato entrata della rulliera. Essi devono agire in caso di scarrucolamento della fune dal primo rullo.
- .4 Le rulliere con più di sei rulli devono essere dotate di un secondo interruttore, al centro della rulliera oppure al lato uscita.
- .5 L'azionamento dell'interruttore non deve dipendere dalla posizione assunta dalla fune scarrucolata.
- .6 La fune scarrucolata non deve ostacolare l'azionamento degli interruttori e non deve riportare gli stessi nella posizione iniziale.
- .7 Gli interruttori devono essere azionati con una forza appropriata. Condizioni climatiche sfavorevoli (ad esempio deposito di neve o di ghiaccio) non devono ostacolare l'azionamento degli interruttori e nemmeno provocarlo. Si applica quanto segue:
 - .7.1 il supporto dei bilancieri non deve provocare una riduzione importante della forza di commutazione;
 - .7.2 le barrette devono spezzarsi con una rottura di tipo fragile.

- 556 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**
- 557 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**
- 558 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**
- 559 Guide di convogliamento dei veicoli**
- .1 Le guide di convogliamento dei veicoli (n. 322.3 e 546) devono essere disposte al di fuori della portata dei viaggiatori.
- .2 Esse devono essere dimensionate per sopportare le massime forze d'urto e di guida. Se del caso, devono poter assorbire l'energia.
- 560 Dispositivi di sollevamento delle funi**
- .1 I sostegni d'appoggio devono essere dotati di dispositivi di sollevamento fissi.
- .2 Per i sostegni di ritenuta e, se necessario, anche per i sostegni d'appoggio, occorre prevedere nel piano verticale della fune – al suolo o sulle fondazioni – degli ancoraggi per l'apparecchio di sollevamento.
- .3 Per il loro dimensionamento occorre prendere in considerazione:
- .3.1 la forza massima di appoggio delle funi;
- .3.2 la disposizione dell'apparecchio di sollevamento;
- .3.3 la trazione obliqua sul piano verticale della fune che si origina al momento del suo sollevamento.
- .4 I sostegni di ritenuta devono essere dotati di dispositivi sui quali possono essere fissati apparecchi di sollevamento per la calata delle rulliere.
- 561 Bracci raccogliglufe**
- .1 I sostegni di ritenuta devono essere dotati di bracci raccogliglufe.
- .2 Essi devono essere indipendenti dalle rulliere e dai loro assi principali.
- .3 Essi non devono bloccare le morse.
- .4 Per il loro dimensionamento occorre prendere in considerazione:

- .4.1 il doppio della forza massima di appoggio delle funi in moto uniforme;
- .4.2 la semplice forza d'appoggio massima delle funi in moto uniforme e la fune con scorrimento sui dispositivi raccogligiune con forza d'attrito secondo il numero 413.3.2, combinata con l'effettiva resistenza allo scorrimento delle morse.

562

Pedane sui sostegni

- .1 Occorre installare delle pedane sui sostegni per le operazioni di recupero dei viaggiatori in linea e per la manutenzione delle rulliere. Le pedane devono essere indipendenti dalle rulliere.
- .2 Per la loro costruzione si deve tener conto che:
- .2.1 la pendenza della pedana deve corrispondere alla pendenza media della fune;
- .2.2 le pedane devono essere, per quanto possibile, antiscivolo (grasso, ghiaccio) e dotate di un parapetto fisso posto lungo il lato dell'asse della linea;
- .2.3 le pedane devono essere concepite in modo che, per quanto possibile, la neve non possa accumularvisi;
- .2.4 la distanza dalla fune, la lunghezza e la costruzione delle pedane devono essere adattate ai tipi di lavoro da realizzare;
- .2.5 le pedane non devono limitare il grado di libertà delle oscillazioni trasversali e longitudinali dei veicoli (n. 322 e 324);
- .2.6 si deve inoltre tener conto delle oscillazioni torsionali dei sostegni.
- .3 Per il loro dimensionamento occorre considerare un carico isolato di 2 kN concentrato nel punto più sfavorevole; la freccia massima f non deve essere maggiore di l/200 (l = distanza tra i sostegni o il doppio della lunghezza a sbalzo). Inoltre, occorre osservare il numero 812.1.3.5.

563

Scale, numerazione dei sostegni

- .1 I sostegni devono essere provvisti di scale che, dal terreno, giungono fino a 1 m sopra la testata del sostegno.
- .2 Le scale devono essere sufficientemente rigide.
- .3 L'uso delle scale deve essere vietato ai non addetti ai lavori mediante affissione di cartelli.
- .4 L'accesso alle pedane deve essere sicuro (n. 562).
- .5 I sostegni devono essere numerati in modo chiaramente visibile (n. 214.9).

57 Dispositivi di tensione e di fissazione delle funi**571 Dispositivi di tensione a contrappeso**

- .1 In linea generale, la fune portante-traente deve essere tesa mediante un contrappeso.
- .2 L'attrito del dispositivo di tensione deve essere il più piccolo possibile.
- .3 I movimenti rapidi dei contrappesi devono essere attenuati, se necessario, mediante un dispositivo la cui azione sia in funzione della velocità del contrappeso.
- .4 Per proteggerlo dall'esposizione alle intemperie, il dispositivo di tensione deve essere ubicato, di regola, all'interno di edifici o almeno sotto una tettoia.
 - .5 Si può rinunciare all'edificio o alla tettoia quando:
 - .5.1 il carrello di tensione è ancorato in alto e la struttura portante è facilmente accessibile per le operazioni di sgombero di neve e ghiaccio;
 - .5.2 l'accumulo di neve o ghiaccio non può ostacolare il movimento del contrappeso né ridurre la corsa del tendifune in modo inammissibile;
 - .5.3 le pulegge tenditrici sono dotate di raschiagola;
 - .5.4 la messa in tensione avviene in modo diretto.
 - .6 Occorre impedire l'accesso allo spazio sotto i contrappesi.
 - .7 I verricelli non devono essere mossi durante l'esercizio. Per quanto concerne il dimensionamento, si veda il n. 575.1.

572 Corsa del tendifune

- .1 La corsa del tendifune deve essere dimensionata almeno per:
 - .1.1 l'influsso delle variazioni delle frecce con l'impianto a vuoto e a pieno carico;
 - .1.2 la variazione elastica della lunghezza della fune portante-traente dovuta alle differenze di tensione della fune con impianto a vuoto e a pieno carico; per la fune portante-traente si assume un modulo di elasticità compreso tra 70 e 100 kN/mm²;
 - .1.3 la variazione di lunghezza dovuta a una differenza di temperatura di 60° C;
 - .1.4 la lunghezza necessaria per ulteriori impalmature, pari a 100 volte il diametro nominale della fune portante-traente.

- .2 Se la lunghezza della fune tenditrice è variabile oppure se è presente un paranco, per dimensionare la corsa del contrappeso (n. 572.1) si può assumere una differenza di temperatura di 30° C, trascurando la lunghezza necessaria per ulteriori impalmature.
- .3 In condizioni normali di esercizio – compresa la fase di avviamento dell'impianto – il dispositivo di tensione non deve raggiungere le posizioni estreme.
- .4 Occorre sorvegliare le posizioni estreme del contrappeso o del carrello di tensione. Per i dispositivi di cui al numero 572.2, occorre sorvegliare sia il contrappeso che il carrello. Il ritorno nella posizione iniziale dei dispositivi di sicurezza non deve avvenire in modo automatico (applicazione secondo l'all. 1 n. 2.6).
- .5 La posizione del contrappeso o del carrello di tensione deve poter essere determinata su una scala graduata. Nel caso di un dispositivo secondo il numero 572.2, occorre disporre una scala graduata per il contrappeso e un'altra per il carrello. Il punto zero della scala deve corrispondere alla posizione più bassa del contrappeso o alla posizione più arretrata del carrello di tensione.

573 Guide e respingenti

- .1 I contrappesi e i carrelli di tensione devono essere guidati in modo da impedire che deraglino, si inceppino, si inclinino, si ribaltino o cambino direzione.
- .2 In presenza di dispositivi combinati di trasmissione del moto e di tensione, il movimento del carrello di tensione non deve essere sensibilmente ostacolato dal momento torcente prodotto dalla forza periferica.
- .3 Le corse del contrappeso o del carrello di tensione devono essere limitate mediante respingenti a molla (ad assorbimento di energia).
- .4 Le strutture dei carrelli di tensione e le costruzioni dei contrappesi, i rispettivi respingenti, nonché eventuali ammortizzatori, compresi i supporti, devono essere dimensionati come segue:
 - .4.1 per funi portanti-traenti con contrappeso: occorre considerare la tensione della fune aumentata del doppio della resistenza allo scorrimento di un veicolo, cui va aggiunta l'energia d'urto del carrello o del contrappeso; nel caso di messa in tensione diretta, si deve assumere che la velocità del carrello o del contrappeso sia uguale alla metà della velocità di marcia; nel caso di demoltiplicatore o di moltiplicatore di tensione, quanto detto si applica per analogia.

- .4.2 per funi portanti-traenti con dispositivo idraulico di tensione: 1,5 volte la tensione della fune.

574 Dispositivi idraulici di tensione

- .1 I dispositivi idraulici di tensione sono consentiti solo in casi motivati.
- .2 Le posizioni estreme assunte in esercizio devono essere sorvegliate (applicazione secondo l'all. 1, n. 2.6).
- .3 Il calcolo della linea deve essere presentato per le tensioni delle funi sorvegliate (n. 512.12.8).
- .4 Nel caso di perdita completa dell'olio nel sistema idraulico, occorre dimostrare:
- .4.1 il coefficiente d'attrito tra fune e puleggia motrice (n. 423.1.5);
- .4.2 che la fune non si stacchi dalle rulliere di ritenuta.
- .5 Inoltre occorre osservare il numero 512.12 .

575 Fissazioni delle funi

- .1 Le fissazioni delle funi tenditrici devono almeno sopportare il carico di rottura effettivo della fune tesa. Questo vale in particolare per le teste delle funi, le loro fissazioni, i verricelli, l'avvolgimento residuo delle funi con attacco d'estremità delle funi al tamburo di avvolgimento e per la fissazione dello stesso.
- .2 Per le teste delle funi, occorre osservare il numero 707 dell'ordinanza sui requisiti di sicurezza per le funivie a va e vieni.
- .3 Le fissazioni delle funi devono essere facilmente accessibili per i lavori di manutenzione.

6 Prescrizioni costruttive particolari per le installazioni elettriche**61 In generale****611 Principi di tecnica della sicurezza**

- .1 Occorre evitare il verificarsi di guasti grazie a misure costruttive appropriate.
- .2 Facendo ricorso a dispositivi di sicurezza, occorre garantire – tramite misure di tecnica dei circuiti o misure equivalenti – che:
- .2.1 ogni guasto che influenza la funzionalità di un dispositivo importante ai fini della sicurezza e che non può essere escluso mediante misure costruttive,
- .2.1.1 sia individuato immediatamente come impedimento all'esercizio, qualora provochi una situazione anomala non consentita, oppure
- .2.1.2 se non provoca immediatamente una situazione anomala non consentita, sia comunque individuato a seconda del grado di pericolo:
- come impedimento all'esercizio (in occasione di uno dei prossimi interventi di manovra, di una delle successive variazioni dello stato attuale o prima della ripresa del servizio successiva alla prossima),
 - mediante un indicatore, oppure
 - al più tardi, in occasione del prossimo controllo periodico previsto;
- .2.2 il numero 611.2.1 sia soddisfatto per analogia quando un guasto, che non deve evidenziarsi perché non considerato pericoloso, è seguito da un secondo guasto.
- .3 La posizione iniziale degli apparecchi di commutazione importanti ai fini della sicurezza deve essere esaminata, se necessario, in termini di tecnica dei circuiti.
- .4 I circuiti di sicurezza devono essere circuiti a corrente di riposo; per i circuiti di sorveglianza si deve tuttavia impiegare il sistema a corrente di riposo-lavoro, o un altro sistema equivalente.
- .5 I circuiti elettrici che comprendono elementi di commutazione devono essere percorsi da correnti di intensità sufficiente ed alimentati da tensioni sufficientemente elevate, al fine di garantire l'idoneità al funzionamento degli elementi di contatto.

- .6 Di regola, i circuiti di sicurezza e di sorveglianza devono essere controllati automaticamente (test) immediatamente prima di ogni ripresa del servizio.
- .7 Le installazioni elettriche di un impianto non devono influire negativamente sui dispositivi di tecnica funivaria dello stesso. Gli influssi dovuti alla rete di alimentazione, alle condizioni atmosferiche o a effetti induttivi o capacitivi propri o estranei non devono pregiudicare la sicurezza.
- .8 Le informazioni circa lo stato e gli ordini che autorizzano la messa in servizio o che la rendono possibile, possono essere trasmessi solo se sono soddisfatte tutte le condizioni necessarie al caso. Essi devono essere annullati non appena viene meno una condizione necessaria per la garanzia della sicurezza. La trasmissione dei rispettivi segnali deve avvenire in maniera attiva.
- .9 I segnali di consenso per la partenza e i segnali per l'ordine di marcia non devono restare memorizzati durante la corsa. Occorre effettuare appositi controlli di tecnica dei circuiti.
- .10 In casi motivati si può derogare ai principi di tecnica della sicurezza, in particolare:
- .10.1 quando il loro adempimento comporta difficoltà straordinarie;
 - .10.2 quando, a causa della complessità tecnica, l'affidabilità scende a livelli inammissibili;
 - .10.3 in condizioni di esercizio semplici;
 - .10.4 per le corse di servizio;
 - .10.5 nel caso di esclusione di uno o più dispositivi di sicurezza;
 - .10.6 nel caso di apparecchiature destinate all'argano ausiliario e di emergenza.
- 612 Impiego dei componenti elettronici**
- .1 Per quanto concerne il dimensionamento e l'esercizio dei componenti elettronici, nonché dei relativi elementi elettrici e dei circuiti, valgono le regole riconosciute della tecnica.
- .2 Nell'impiego dei componenti elettronici si deve tener conto dei guasti, come ad es. cortocircuiti, interruzioni e deviazioni dalle tolleranze prescritte, il cui rispetto è necessario per garantire l'adempimento della funzione.

613 Tipi di comando

- .1 Indipendentemente dal tipo di comando utilizzato normalmente per l'esercizio dell'impianto (telecomando, comando diretto o manuale), deve essere sempre disponibile un comando di riserva. Quest'ultimo non è necessario quando:
 - .1.1 nel caso di comando manuale sono soddisfatte le disposizioni relative al comando di riserva (n. 616.1 e .2), oppure quando
 - .1.2 alcune parti dell'installazione elettrica possono essere commutate, in modo semplice, su altre parti indipendenti dell'installazione. In questo contesto, occorre osservare l'allegato 1, parte I, e, per analogia, le disposizioni per il comando di riserva (n. 616.1).
- .2 Gli impianti con telecomando devono essere dotati anche di un comando diretto.
- .3 Ad impianto fermo deve essere possibile, in qualsiasi momento, passare da un tipo di comando ad un altro.

614 Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando

- .1 Per ogni tipo di comando, devono essere almeno presenti, e in grado di funzionare, i dispositivi di sicurezza e di protezione definiti nell'allegato 1, parte I. I dispositivi di comando sono elencati nell'allegato 1 solo nel caso in cui non debbano esser presenti, e in grado di funzionare, per tutti i tipi di comando. Possono essere anche presenti dispositivi supplementari di sicurezza, di protezione e di comando purché:
 - .1.1 siano almeno disponibili, e in grado di funzionare, i dispositivi di sicurezza e di protezione necessari per questi dispositivi di comando supplementari;
 - .1.2 si tenga presente, per il comando di riserva, il numero 616.
- .2 Quando un dispositivo di sicurezza o di protezione viene azionato oppure entra in funzione, l'impianto deve essere fermato automaticamente tramite l'arresto elettrico o l'arresto con freno di servizio o l'arresto con freno di sicurezza, oppure la partenza deve essere automaticamente bloccata (applicazione secondo l'all. 1, n. 1.2-1.5) in seguito all'interruzione del circuito di sicurezza corrispondente (all. 1, parte E). L'arresto con il freno di sicurezza deve avvenire anche tramite la chiusura del necessario circuito a corrente di lavoro (n. 656.1.2).
- .3 Per gli impianti secondo il numero 525.3:
 - .3.1 deve essere possibile arrestare gli stessi mediante l'arresto elettrico (applicazione secondo l'all. 1, n. 1.2);

- .3.2 il circuito di sicurezza per l'arresto elettrico deve essere interrotto, quando ciò sia consentito, in seguito all'entrata in funzione o all'azionamento di un dispositivo di sicurezza o di protezione (all. 1, parte E).
- .4 L'impianto deve anche poter essere fermato mediante arresto normale, a meno che l'arresto elettrico permetta di arrestare l'impianto con una decelerazione inferiore a $0,8 \text{ m/s}^2$ (applicazione secondo l'all. 1, n. 1.1).
- .5 Deve essere possibile in ogni momento interrompere un arresto mediante un arresto elettrico, un arresto d'emergenza con il freno di servizio e mediante un arresto d'emergenza con il freno di sicurezza. Analogamente deve essere possibile interrompere un arresto elettrico mediante un arresto d'emergenza con il freno di sicurezza; inoltre deve essere possibile interrompere un arresto d'emergenza con il freno di servizio mediante un arresto d'emergenza con il freno di sicurezza.
- .6 Quando un dispositivo di sicurezza o di protezione è contrassegnato (con «R») nella colonna «Osservazioni» dell'allegato 1, la partenza dopo l'azionamento del suddetto dispositivo di sicurezza o di protezione deve essere possibile solo dopo un ritorno nella posizione iniziale eseguito manualmente nella sala comando o, se necessario, intervenendo direttamente sul dispositivo di sicurezza o di protezione.
- .7 La tensione di comando deve poter essere inserita o disinserita solo a mezzo di un interruttore a chiave. Anche altre funzioni importanti devono poter essere bloccate mediante interruttori a chiave, a meno che i corrispondenti elementi elettrici di manovra siano accessibili solo al personale.

615

Esclusione dei dispositivi di sicurezza

- .1 Al fine di evitare il più possibile le operazioni di recupero in linea, i dispositivi di sicurezza devono poter essere esclusi se contrassegnati come tali nell'allegato 1, parte Es.
- .2 Per quanto possibile, l'esclusione dei diversi dispositivi di sicurezza deve poter avvenire singolarmente o per gruppi. Tuttavia, devono poter essere esclusi singolarmente almeno l'azionamento d'emergenza del circuito di sorveglianza della linea degli interruttori (interruttori sui sostegni) e i dispositivi di sicurezza di una certa estensione.
- .3 L'esclusione deve essere possibile solo per mezzo di un interruttore a chiave.

- .4 Quando sono esclusi uno o più dispositivi di sicurezza, si deve poter viaggiare con il comando diretto, manuale o di riserva; occorre tuttavia determinare quali dispositivi di sicurezza devono essere ancora in grado di funzionare. La messa in marcia non deve avvenire casualmente e si deve evitare l'accelerazione automatica.
- .5 Nel caso di esclusione di uno o più dispositivi di sicurezza;
- .5.1 tale esclusione deve essere segnalata (n. 641.9.1 e 642.3.8 - .3.11);
- .5.2 la velocità di marcia non deve essere superiore a 1,5 m/s.
- .6 Qualora necessario, gli ordini di comando trasmessi tramite l'impianto di telesorveglianza devono poter essere esclusi.

616 Comando di riserva

- .1 Durante l'esercizio con il comando di riserva, devono essere in grado di funzionare solo quegli elementi elettrici che, in base alle conoscenze tecniche e all'esperienza, sono difficilmente soggetti a guasti o possono essere rapidamente sostituiti.
- .2 Di regola, durante l'esercizio con il comando di riserva devono essere in grado di funzionare al massimo i dispositivi definiti nell'allegato 1, parte I, colonna «Max» per i dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando. Occorre garantire, con appropriati circuiti di comando, che la velocità massima di marcia non superi, nell'esercizio con comando manuale, il valore ammissibile.
- .3 Se non tutti i dispositivi definiti nell'allegato 1, parte I, colonna «Max» per i dispositivi di sicurezza, protezione e comando sono in grado di funzionare, la velocità massima di marcia deve essere ridotta, con appropriati circuiti di comando, conformemente alle disposizioni contenute nella colonna «Riduzione della velocità di marcia» (V_{rid}).
- .4 I dispositivi designati nell'allegato 1, parte I, colonna «Min» per i dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando devono sempre essere in grado di funzionare nel caso di esercizio con comando di riserva.

617 Argano ausiliario e d'emergenza

- .1 Le installazioni elettriche dell'argano ausiliario e d'emergenza devono essere costruite nel modo più semplice possibile. Anche l'idoneità al funzionamento deve poter essere garantita in modo semplice.
- .2 Gli elementi elettrici di questi argani devono essere separati, il più possibile, da quelli dell'argano principale.

-
- .3 Se l'impianto deve disporre di un argano ausiliario, in quanto costituisce il solo mezzo di collegamento tra centri abitati (n. 523.1.2), l'impianto di telesorveglianza, nel caso di impiego di questo tipo di argano, deve essere in grado di funzionare. Negli altri casi nonché in caso di utilizzazione dell'argano di emergenza questa condizione deve essere soddisfatta nel limite del possibile.
 - .4 Occorre inoltre tener conto del numero 523 e, per analogia, del capitolo 6.

- 62 Elementi elettrici, installazione**
- 621 Interruttore generale dell'impianto e interruttore principale**
- .1 Per le installazioni elettriche di tecnica funivaria deve essere consentito il disinserimento completo della tensione, in qualsiasi condizione di esercizio, mediante un interruttore generale dell'impianto e, se del caso, per mezzo di uno o più interruttori principali.
- .2 Mediante l'interruttore generale dell'impianto, almeno i circuiti principali devono poter essere separati dalla linea d'alimentazione.
- .3 I circuiti elettrici che servono esclusivamente per i servizi ausiliari, i comandi, i dispositivi di sicurezza, ecc., possono essere allacciati a monte dell'interruttore generale quando:
- .3.1 sono separati dagli altri circuiti elettrici;
- .3.2 possono essere separati dalla linea di alimentazione mediante particolari interruttori principali.
- .4 I circuiti elettrici che servono esclusivamente gli elementi elettrici necessari alla manutenzione devono:
- .4.1 essere allacciati a monte dell'interruttore generale e degli interruttori principali;
- .4.2 essere separati dagli altri circuiti elettrici;
- .4.3 poter essere separati dalla linea di alimentazione mediante interruttori principali, se questi ultimi non sono parte integrante dell'impianto interno.
- .5 Tramite l'interruttore generale dell'impianto e gli interruttori principali (n. 621.2, .3 e .4) deve essere disinserita soltanto l'installazione elettrica di tecnica funivaria, ma non l'impianto interno.
- .6 L'interruttore generale dell'impianto e gli interruttori principali devono:
- .6.1 essere ubicati nella sala macchine o nella sala degli armadi di comando, in un punto facilmente accessibile e posti ad altezza del braccio;
- .6.2 poter essere azionati meccanicamente a mano e manovrati dallo stesso punto;
- .6.3 essere facilmente accessibili anche quando le porte degli armadi sono aperte;

- .6.4 essere contrassegnati chiaramente e indelebilmente in modo da poter riconoscere senza alcun dubbio le parti dell'impianto disinserite.
- .7 L'interruttore generale dell'impianto deve poter essere disinserito, anche quando le porte dell'armadio sono aperte, senza mezzi ausiliari particolari a meno che:
 - .7.1 le porte dell'armadio si possano aprire solo a interruttore disinserito;
 - .7.2 nello stesso armadio non siano montati altri morsetti e apparecchi di commutazione.
- .8 L'interruttore generale dell'impianto e gli interruttori principali devono essere montati in un armadio separato oppure nel normale armadio di comando, protetti da ogni lato contro i contatti accidentali. Nel primo caso, nello stesso armadio non devono trovarsi altri morsetti e interruttori; nel secondo caso, ciò vale per la copertura.
- .9 L'interruttore generale dell'impianto deve essere dotato di un dispositivo meccanico che impedisca sia l'inserimento non autorizzato che quello accidentale.

622

Elementi elettrici

- .1 Gli elementi elettrici devono:
 - .1.1 essere concepiti e montati in modo da funzionare – nelle condizioni d'impiego previste – in modo sicuro e impeccabile;
 - .1.2 essere dimensionati e fatti funzionare in modo da garantirne una durata di vita sufficientemente lunga.
- .2 Gli elementi elettrici importanti dal punto di vista della sicurezza devono essere tenuti sotto chiave in modo da rendere difficili gli interventi non autorizzati.
- .3 Le chiavi degli interruttori a chiave possono essere estratte solo quando questi interruttori si trovano nella posizione di sicurezza. Le chiavi degli interruttori impiegati per l'esercizio normale non devono poter essere usate per l'azionamento degli interruttori di esclusione.
- .4 Interruttori e pulsanti, nonché il loro azionamento meccanico, dalla cui affidabilità dipende la sicurezza dell'impianto, devono essere ad apertura forzata. In casi motivati è possibile sostituirli con:
 - .4.1 il raddoppio sorvegliato di apparecchi di commutazione ad apertura non forzata o di interruttori ad apertura non forzata, oppure
 - .4.2 sensori di prossimità i quali, insieme ai rispettivi circuiti, soddisfano i principi di tecnica della sicurezza (n. 611).

- .5 Gli apparecchi di commutazione la cui posizione di commutazione deve essere controllata per ragioni di sicurezza, devono essere dotati di contatti guidati.
- .6 Se, in caso di sorveglianza di un intervallo di tempo, occorre evitare, per motivi di sicurezza, di superare o di diminuire l'intervallo di tempo prestabilito, occorre impiegare un relè temporizzato con limitazione minima o massima del tempo.
- .7 Occorre garantire il necessario raffreddamento degli elementi elettrici.
- .8 Le scatole degli apparecchi di commutazione, degli interruttori, delle morsettiera, nonché le scatole di deviazione esposte alle intemperie, devono essere dotate, nel punto più basso e salvo in casi motivati, di fori per l'uscita dell'acqua di condensazione.
- .9 Per quanto concerne gli accumulatori che alimentano dispositivi importanti per la sicurezza, occorre:
 - .9.1 badare a che essi siano, di regola, caricati automaticamente, nonché galvanicamente in modo separato dalla rete di alimentazione;
 - .9.2 poter segnalare, mediante appositi strumenti, le correnti di carica e di scarica nonché la tensione;
 - .9.3 disporre di almeno una copertura per la protezione dei morsetti di allacciamento;
 - .9.4 poter controllare periodicamente lo stato di carica.

623 Montaggio e installazione

- .1 Gli elementi elettrici devono essere montati solo dopo che nei locali, nelle costruzioni, ecc., destinati ad accoglierli, non deve più essere eseguito alcun lavoro che possa comprometterne il funzionamento.
- .2 Gli armadi di comando devono essere montati, salvo in casi motivati, in un locale appositamente adibito a tale scopo e di facile accesso, oppure nella sala comando.
- .3 Almeno in prossimità degli armadi di comando, in punti facilmente accessibili, devono essere presenti delle prese di corrente.
- .4 Le installazioni elettriche devono essere protette, per quanto possibile, da danneggiamenti da parte di terzi e dagli influssi esterni.
- .5 Gli elementi elettrici devono essere montati e disposti in modo tale che:
 - .5.1 possano essere manovrati e sorvegliati senza pericolo;

- .5.2 la loro manutenzione e la loro ispezione – se necessario quest’ultima anche durante l’esercizio – siano possibili nel rispetto delle relative disposizioni di sicurezza. Ciò vale anche per i morsetti di allacciamento dei circuiti di comando, di sicurezza e di sorveglianza.
- .6 Gli elementi elettrici devono essere disposti in modo ben visibile e contrassegnati in modo chiaro e indelebile. Qualora necessario, devono essere protetti contro l’azionamento involontario.
- .7 I cavi e i conduttori all’esterno degli armadi di comando e del banco di comando devono essere contrassegnati.
- .8 I colori usati per contrassegnare i conduttori di neutro e di protezione non devono essere impiegati per contrassegnare altri conduttori.
- .9 I conduttori per il collegamento di parti dell’impianto che devono essere facilmente smontabili devono essere dotati di innesti a spina. Se necessario, questi devono essere assicurati meccanicamente.
- .10 Per la trasmissione di segnali può essere teso lungo il tracciato, in casi motivati, un cavo a guaina isolante, alle seguenti condizioni:
- .10.1 la fissazione del cavo alla linea telefonica o alla linea degli interruttori deve essere realizzata in modo da presentare una buona conducibilità e collegata galvanicamente a una di queste linee;
- .10.2 occorre sorvegliare la continuità dei cavi aerei;
- .10.3 occorre inoltre osservare i numeri 471 e 472.
- .11 Le installazioni elettriche estranee all’impianto possono essere installate lungo il tracciato, nei o sui sostegni, solo in casi motivati.
- 624 Misure particolari per la protezione delle persone**
- .1 Le installazioni di tecnica funivaria devono essere eseguite con conduttori di neutro separati da quelli di protezione.
- .2 Gli armadi di comando montati in locali accessibili, oltre che al personale addetto, anche a terze persone, devono poter essere aperti solo a mezzo di chiavi di sicurezza o di utensili speciali.
- .3 Gli elementi elettrici per i circuiti principali devono essere montati, di regola, in un armadio separato o in una parte separata dell’armadio.
- .4 Le parti sotto tensione degli elementi elettrici destinati alla manutenzione devono:
- .4.1 essere protette contro i contatti accidentali anche se le porte degli armadi sono aperte e le coperture normali rimosse;

- .4.2 essere contrassegnate chiaramente come parti sotto tensione, se vi è l'eventualità che siano confuse con gli elementi elettrici di tecnica funiviaria.
- .5 Le installazioni degli elementi elettrici usati per la manutenzione devono essere separate, il più possibile, dagli elementi elettrici di tecnica funiviaria.

625 Dispositivi per l'arresto d'emergenza

(Applicazione secondo l'all. 1, n. 2.1)

- .1 I pulsanti o anche gli interruttori per l'arresto d'emergenza dell'impianto (all. 1, parte E) devono essere montati, in particolare:
 - .1.1 sul banco di comando;
 - .1.2 nei posti di sorveglianza;
 - .1.3 lungo le zone di imbarco e di sbarco (ad es. corda tesa collegata all'interruttore) nel caso di trasporto di pedoni;
 - .1.4 presso le ubicazioni del personale di sorveglianza.
- .2 Occorre installare almeno un interruttore per l'arresto d'emergenza dell'impianto (all. 1, parte E):
 - .2.1 nella sala macchine;
 - .2.2 nella sala in cui sono situati gli armadi di comando;
 - .2.3 nella stazione di rinvio.
- .3 Qualora necessario, occorre installare degli interruttori per l'arresto d'emergenza dell'impianto mediante il freno di sicurezza (n. 526.3).
- .4 Se la situazione lo richiede, devono essere installati altri dispositivi per l'arresto d'emergenza.
- .5 I dispositivi per l'arresto d'emergenza devono essere ben visibili e facilmente accessibili, contrassegnati con il colore rosso e da una scritta. Se sono accessibili ai viaggiatori, occorre avvertire questi ultimi delle sanzioni penali previste in caso di abusi.
- .6 La disposizione e l'esecuzione dei dispositivi per l'arresto di emergenza devono:
 - .6.1 escludere il più possibile l'eventualità che tali dispositivi vengano scambiati con altri elementi elettrici;
 - .6.2 escludere, per quanto possibile, il loro azionamento involontario.
- .7 All'infuori dell'orario d'esercizio, gli interruttori per l'arresto di emergenza devono essere protetti contro manovre abusive mediante chiavistellamento.

- .8 Almeno per quanto concerne gli interruttori per l'arresto di emergenza prescritti (n. 625.2), la loro posizione di commutazione deve essere, salvo in casi motivati, chiaramente visibile.

626

Illuminazione

- .1 Si deve disporre di una sufficiente illuminazione artificiale:
- .1.1 almeno nei locali necessari alla manutenzione dell'impianto e, se necessario, nelle fosse dei contrappesi;
- .1.2 quando non vi è luce naturale, almeno nei seguenti locali:
- .1.2.1 locali necessari all'esercizio dell'impianto,
- .1.2.2 locali accessibili ai viaggiatori;
- .1.3 nel caso vengano effettuate corse notturne nell'ambito del trasporto professionale, almeno:
- .1.3.1 nei locali necessari all'esercizio dell'impianto,
- .1.3.2 nei locali accessibili ai viaggiatori,
- .1.3.3 nelle zone di imbarco e di sbarco, nonché lungo il tracciato (n. 928.2).
- .2 Si deve disporre di un'illuminazione artificiale indipendente dalla fonte di energia abituale (illuminazione d'emergenza), ad esempio di lampade portatili,
- .2.1 almeno nei locali:
- .2.1.1 necessari per la manovra degli argani ausiliari e d'emergenza,
- .2.1.2 necessari per la manutenzione dell'impianto;
- .2.2 se non illuminati da luce naturale oppure quando si effettuano corse notturne nell'ambito del trasporto professionale, almeno nei locali a cui hanno accesso i viaggiatori;
- .2.3 quando si effettuano corse notturne nell'ambito del trasporto professionale, nelle zone di imbarco e di sbarco, nonché lungo il tracciato (n. 928.2).

63 Dispositivi speciali di protezione**631 Misure contro il pericolo derivante da difetti di isolamento**

- .1 Per mezzo di misure costruttive e di un montaggio accurato si devono evitare, per quanto possibile, i contatti a massa, la dispersione a terra e i cortocircuiti tra conduttori e, inoltre, l'infiltrazione di correnti vaganti nei conduttori.
- .2 Gli elementi elettrici devono essere protetti contro gli effetti delle correnti di cortocircuito.
- .3 Per la messa a terra del neutro e la messa a terra di protezione nelle stazioni occorre osservare le relative disposizioni di legge, indipendentemente dal valore della tensione impiegato, a meno che un difetto di isolamento possa manifestarsi in altro modo.
- .4 I trasduttori elettrici – salvo quando non si può verificare alcun pericolo in seguito ad un difetto singolo – devono essere collegati:
 - .4.1 con il conduttore di terra, inseriti direttamente e da un solo lato, in circuiti elettrici messi a terra;
 - .4.2 tutti da un solo lato con il medesimo conduttore, in circuiti elettrici unipolari non messi a terra.

632 Protezione contro i fulmini e messa a terra

- .1 Le stazioni devono essere protette con impianti parafulmine. Occorre osservare il numero 103.2.2.
- .2 Per mezzo di adeguati dispositivi di messa a terra e di misure appropriate, occorre fare in modo che non si verifichino tensioni di passo e di contatto inammissibili, in presenza di aumenti prevedibili di potenziale causati da impianti ad alta tensione e che possono anche disperdersi lungo le funi dell'impianto di trasporto.
- .3 Le funi che non devono essere sorvegliate (n. 671.2) devono essere messe a terra almeno nelle stazioni.
- .4 I sostegni – almeno quelli in prossimità delle stazioni – devono essere messi a terra, di regola, attraverso una bassa resistenza ohmica.

-
- .5 Mediante adeguati dispositivi parafulmine devono essere protetti:
 - .5.1 l'impianto di telesorveglianza, il telecomando e i dispositivi di telecomunicazione;
 - .5.2 qualora necessario, altri elementi elettrici che agiscono sui circuiti di sorveglianza;
 - .5.3 qualora necessario, gli elementi elettrici dei dispositivi di trazione.
 - .6 Le cariche elettrostatiche delle seggiole non devono produrre effetti negativi.

64**Dispositivi per la manovra e il controllo****641****Segnalazione**

- .1 I necessari dispositivi indicatori (ad es. strumenti, lampade per segnalazione, indicatori ottici) devono essere montati in modo che il personale sia informato sullo svolgimento dell'esercizio, sul funzionamento dell'impianto e, il più ampiamente possibile, sulle perturbazioni e sulle cause delle stesse.
- .2 Le indicazioni di perturbazioni devono rimanere visualizzate – indipendentemente dal tipo di perturbazione – fino alla partenza successiva o fino al ritorno nella posizione iniziale eseguito manualmente. Se necessario, occorre provvedere alla loro memorizzazione.
- .3 In casi motivati, le indicazioni ottiche possono essere sostituite anche da segnali acustici oppure dalle posizioni di commutazione, chiaramente riconoscibili, degli elementi elettrici.
- .4 Per i dispositivi indicatori e di manovra, i colori devono essere scelti, di regola, come segue:
 - .4.1 rosso: arresto sicuro, segnalazione di situazioni pericolose, esclusione, dispositivi per l'arresto di emergenza, visualizzazione dell'arresto di emergenza e indicazioni di perturbazioni, ecc.;
 - .4.2 giallo: arresto non sicuro, avvertimenti concernenti stati d'esercizio particolari e provvedimenti da adottare, ecc.;
 - .4.3 verde: segnalazione di situazione regolare, tensione di comando inserita, pulsanti per l'ordine di marcia, segnalazioni di impianto in marcia, freni aperti, ecc.;
 - .4.4 bianco, blu o nero: informazioni generali, dispositivi generali di manovra, ecc.
- .5 I valori delle tensioni e delle correnti importanti, nonché la presenza dei segnali di controllo importanti devono essere indicati con sufficiente precisione tramite strumenti di misura o altri dispositivi equivalenti.
- .6 Per quanto concerne gli strumenti di misura:
 - .6.1 le lunghezze e le graduazioni delle scale devono essere scelte in modo che siano di facile lettura;
 - .6.2 i valori e i settori importanti devono essere contrassegnati.

- .7 Occorre indicare se la tensione per i trasduttori dei dispositivi idraulici e pneumatici importanti per la sicurezza è presente secondo i rispettivi elementi di commutazione.
- .8 Sul motore principale deve essere montato un contatore delle ore di funzionamento.
- .9 Nella stazione motrice devono essere indicati, mediante dispositivi indicatori ben visibili per il personale (dispositivi di segnalazione), in particolare:
 - .9.1 (segnale intermittente) l'esclusione di uno o più dispositivi di sicurezza (n. 615);
 - .9.2 l'allarme vento e il segnale d'avvertimento di vento (n. 644.5);
 - .9.3 (segnale intermittente) l'azionamento dei dispositivi di sicurezza dei dispositivi idraulici di tensione (n. 512.12.8).
- .10 Nella stazione di rinvio deve essere indicato, mediante dispositivi indicatori ben visibili per il personale (dispositivi di segnalazione), in particolare:
 - (segnale intermittente) l'azionamento dei dispositivi di sicurezza dei dispositivi idraulici di tensione (n. 512.12.8).

642 Banco di comando e posto di sorveglianza

- .1 L'impianto deve poter essere comandato e sorvegliato dal banco di comando.
- .2 Dal posto di sorveglianza, l'impianto deve poter essere arrestato e, se necessario, telecomandato.
- .3 Dal banco di comando si devono segnalare singolarmente, mediante appositi dispositivi indicatori:
 - .3.1 lo stato di pronto operativo dell'impianto;
 - .3.2 la direzione di marcia;
 - .3.3 la velocità di marcia;
 - .3.4 la posizione dei freni dell'argano;
 - .3.5 la posizione del livello del comando della forza frenante;
 - .3.6 l'azionamento dei dispositivi di sicurezza dell' argano e, se necessario, dei dispositivi di protezione;
 - .3.7 l'interruzione, il cortocircuito e la dispersione a terra dei circuiti di sorveglianza;
 - .3.8 l'esclusione di tutto l'impianto di telesorveglianza;

- .3.9 l'esclusione dell'azionamento dell'arresto di emergenza del circuito di sorveglianza della linea degli interruttori (interruttori sui sostegni);
 - .3.10 l'esclusione di altre singole parti dell'impianto di telesorveglianza;
 - .3.11 l'esclusione di altri dispositivi di sicurezza;
 - .3.12 per quanto concerne le indicazioni dell'anemometro, almeno la velocità del vento (n. 644.3);
 - .3.13 il tipo di argano (argano principale, ausiliario o d'emergenza), se ciò non è facilmente visibile.
- .4 Nei posti di sorveglianza, occorre segnalare singolarmente, mediante appositi dispositivi indicatori, in particolare, se necessario, la velocità del vento o almeno il segnale di avvertimento di vento (n. 644.6).
- .5 Inoltre occorre osservare il numero 511.

643

Dispositivi di controllo

- .1 I circuiti di sicurezza elettrici e i circuiti di sorveglianza, nonché i dispositivi di sicurezza che non possono venir completamente controllati in modo automatico o che agiscono direttamente su parti meccaniche, devono poter essere facilmente controllati dal personale.
- .2 Salvo in casi motivati, l'unità da controllare non deve essere modificata in alcun modo per l'effettuazione di tale controllo.
- .3 La messa in pericolo dell'esercizio normale deve essere esclusa mediante chiavistellamenti appropriati.
- .4 Si deve poter controllare:
 - .4.1 l'azionamento in caso di eccesso di velocità quando $v \geq v_{\max} + 10$ per cento, nelle due direzioni di marcia (arresto d'emergenza con freno di servizio);
 - .4.2 l'azionamento in caso di eccesso di velocità quando $v \geq v_{\max} + 15 - 20$ per cento, nelle due direzioni di marcia (arresto d'emergenza con freno di sicurezza);
 - .4.3 l'efficacia del freno di servizio;
 - .4.4 l'efficacia del freno di sicurezza;
 - .4.5 il circuito a corrente di riposo e a corrente di lavoro del freno di sicurezza, ciascuno singolarmente (n. 656.3);
 - .4.6 i dispositivi di sorveglianza delle decelerazioni;

- .4.7 i valori di soglia dell’azionamento dell’arresto di emergenza dei circuiti di sorveglianza (interruzione, cortocircuito e dispersione a terra).
- .5 Durante il controllo del freno di sicurezza, deve essere possibile azionare il freno di servizio, anche se nell’esercizio normale ciò è impedito da misure di tecnica circuitale (n. 655.5).
- .6 Se necessario, deve essere possibile controllare anche altri elementi elettrici altrettanto importanti per la sicurezza.

644 Anemometro

- .1 Salvo in casi motivati, si deve disporre di un anemometro.
- .2 Gli anemometri devono essere installati in uno o più punti particolarmente esposti al vento.
- .3 La misurazione della velocità del vento deve essere indicata in modo continuo oppure a intervalli di 5 km/h al massimo, fino ad almeno 125 km/h (n. 642.3.12).
- .4 La misurazione, o la relativa indicazione, deve avvenire in modo che – nel caso di misurazione discontinua – lo spazio percorso dal vento durante il ciclo di misura sia il minore possibile e comunque non superiore a 60 m.
- .5 Le velocità del vento superiori al valore massimo consentito in base all’esperienza (allarme vento), e quelle che superano il 75 per cento circa del valore d’allarme (segnaletica di avvertimento vento), devono essere indicate con segnali diversi, chiaramente differenziabili (n. 641.9.2).
- .6 Inoltre, occorre indicare, almeno in modo semplice, la velocità del vento o il segnale di avvertimento di vento nella stazione di rinvio, se quest’ultima serve da stazione di partenza per corse di servizio (n. 642.4).
- .7 Gli anemometri devono essere montati in modo da essere accessibili per i lavori di manutenzione.

65 Dispositivi elettrici di trazione**651 Argano elettrico**

- .1 I dispositivi elettrici di trazione devono permettere – indipendentemente dal carico – di avviare l’impianto, per quanto possibile, senza scossoni e di viaggiare nelle due direzioni di marcia. Essi devono essere dimensionati per sopportare un servizio continuo con carico verso monte (n. 423.1.2) e con la massima velocità di marcia consentita.
- .2 L’avviamento con il motore principale deve essere possibile – con carico verso monte (n. 423.1.2) – con un’accelerazione pari a $0,1 \text{ m/s}^2$.
- .3 La velocità di marcia deve essere regolabile in modo continuo.
- .4 Allo scopo di mantenere costante la velocità di marcia impostata, l’argano elettrico deve passare automaticamente nella posizione di frenatura elettrica, laddove:
- .4.1 salvo in casi motivati, si richiede l’esercizio su quattro quadranti;
- .4.2 deve essere garantita la perfetta inversione della coppia motrice.
- .5 La velocità di marcia impostata deve poter essere mantenuta in modo sufficientemente indipendente dal carico; inoltre le variazioni della coppia motrice che agiscono sull’argano dall’esterno devono essere regolate in modo dolce, cioè la compensazione non deve avvenire troppo rapidamente. Di regola sono consentite variazioni della velocità di marcia fino a ± 5 per cento (applicazione secondo l’all. 1, n. 3.1).
- .6 Tutti i circuiti di regolazione – sia presi singolarmente che interconnessi – devono avere un comportamento stabile in qualsiasi stato d’esercizio. Occorre rispettare un margine sufficiente dal limite di stabilità.
- .7 Se l’impianto deve essere arrestato, il flusso di energia tra la rete di alimentazione e il motore principale deve essere interrotto immediatamente mediante il freno di servizio o quello di sicurezza; negli altri casi, l’interruzione deve avvenire al più tardi al momento dell’arresto. Tale interruzione deve avvenire automaticamente e in modo doppio. Inoltre,
- .7.1 almeno una delle interruzioni deve essere galvanica;
- .7.2 nei convertitori statici, il flusso d’energia deve essere bloccato.

- .8 Nel caso di argano doppio, il carico dei motori deve essere, in qualsiasi stato d'esercizio, proporzionale alla loro potenza.

652

Comando

- 1 Un ordine di marcia deve essere eseguito solo quando sono soddisfatte tutte le condizioni necessarie per un avvio perfetto. Tali condizioni sono, in particolare, le seguenti:
- .1.1 l'impianto deve essere fermo;
 - .1.2 gli elementi elettrici per l'impostazione della velocità di marcia devono trovarsi nella posizione zero;
 - .1.3 il freno di servizio non deve essere aperto;
 - .1.4 la doppia interruzione del flusso d'energia tra rete di alimentazione e motore principale deve essersi verificata nel corso dell'arresto precedente (n. 651.7).
- .2 L'ordine di marcia deve essere reso più difficile sia per la retromarcia, sia nel caso in cui siano stati esclusi uno o più dispositivi di sicurezza.
- .3 Nel caso di esclusione di uno o più dispositivi di sicurezza, nonché nel caso di retromarcia, l'ordine di marcia non deve essere seguito da un'accelerazione automatica.
- .4 L'ordine di comando dell'inversione della direzione di marcia può essere eseguito solo dopo l'avvenuto arresto dell'impianto.
- .5 Si deve garantire, mediante il comando, che la velocità di marcia, non superi il valore massimo ammissibile (n. 341):
- .5.1 in esercizio normale,
 - .5.1.2 nel caso di esclusione di uno o più dispositivi di sicurezza,
 - .5.1.3 nel caso di disinserimento della regolazione o del comando della forza frenante (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.6);
 - .5.1.4 nel caso di disinserimento del telecomando per ridurre la velocità di marcia (n. 652.8);
 - .5.2 nel caso di comando di riserva, non superi il valore ammissibile secondo l'allegato 1, parte I, colonna relativa alla riduzione della velocità di marcia (v_{rid}), quando uno dei relativi dispositivi di sicurezza, di protezione o di comando non sia in grado di funzionare (n. 616.3).
- .6 La generazione del valore nominale per la velocità di marcia deve avvenire in modo che sia sempre applicabile quel valore nominale cui corrisponde la velocità minima.

- .7 La velocità di marcia deve:
- .7.1 poter essere limitata, prima della partenza, a un valore determinato (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.2);
- .7.2 poter essere limitata o ridotta, dal banco di comando, in qualsiasi momento della corsa.
- .8 Durante la corsa, la velocità di marcia deve poter essere ridotta a un valore fisso prestabilito (applicazione secondo l'all. 1, n. 2.10 e 4.4). Occorre osservare le seguenti condizioni:
 - .8.1 deve essere possibile ridurre la velocità di marcia dai punti dove devono essere installati i pulsanti per l'arresto di emergenza, salvo nel caso di corda tesa collegata all'interruttore (n. 625.1);
 - .8.2 il valore della velocità deve essere regolabile tra 0,8 m/s e 1,5 m/s;
 - .8.3 il periodo di tempo, durante il quale occorre osservare la suddetta riduzione, deve essere facilmente regolabile;
 - .8.4 la decelerazione e l'accelerazione devono poter essere impostate tra 0,2 m/s² e 0,4 m/s²,
 - .8.5 il comando per la riduzione della velocità di marcia non può essere annullato da nessun altro posto di comando.

653

Arresto normale

- .1 Dopo aver impartito l'ordine di arresto, l'impianto deve arrestarsi con una decelerazione sufficiente e il più possibile costante. Deve essere possibile impostare una decelerazione non inferiore a 0,2 m/s².
- .2 Poco prima della conclusione della regolare fase di arresto, cioè immediatamente prima dell'arresto dell'impianto, la forza frenante totale del freno di servizio deve entrare in azione. Al più tardi al momento dell'arresto, occorre interrompere il flusso d'energia tra rete di alimentazione e motore principale (n. 651.7).
- .3 L'ordine di arresto deve poter essere impartito anche dall'impianto di telesorveglianza (applicazione secondo l'all. 1, n. 4.5), nel caso in cui tale arresto:
 - .3.1 deve essere possibile (n. 614.4), oppure
 - .3.2 è possibile dalla zona di imbarco della stazione motrice.

654**Arresto elettrico**

- .1 Nel caso di arresto elettrico, l'impianto deve essere arrestato mediante il motore principale con una decelerazione sorvegliata sufficiente e il più possibile costante. Deve essere possibile impostare una decelerazione compresa tra 0,3 e 0,8 m/s². Sono consentite anche decelerazioni più elevate fino a 1 m/s² (n. 412.4).
- .2 L'arresto elettrico deve attivarsi automaticamente in seguito all'interruzione del relativo circuito di sicurezza (all. 1, parte E).
- .3 L'arresto elettrico deve poter essere innestato anche dall'impianto di telesorveglianza (applicazione secondo l'all. 1, n. 4.3), nel caso in cui tale arresto:
 - .3.1 deve essere possibile (n. 614.3), oppure
 - .3.2 è possibile dalla zona di imbarco della stazione motrice.
- .4 Poco prima della conclusione della regolare fase di arresto, cioè immediatamente prima dell'arresto dell'impianto, la forza frenante totale del freno di servizio deve entrare in azione. Al più tardi al momento dell'arresto, occorre interrompere il flusso d'energia tra rete di alimentazione e motore principale (n. 651.7).
- .5 La decelerazione provocata dall'arresto elettrico deve essere controllata a mezzo di un dispositivo di sorveglianza (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.4).

655**Arresto d'emergenza con freno di servizio****Disposizioni generali**

- .1 Il freno di servizio deve essere portato ad agire automaticamente mentre, contemporaneamente o subito dopo, deve essere interrotto il flusso di energia tra rete di alimentazione e motore principale (n. 651.7) (arresto d'emergenza con freno di servizio), quando:
 - .1.1 il circuito di sicurezza corrispondente (all. 1, parte E) è interrotto;
 - .1.2 l'arresto elettrico o l'arresto normale non sono in grado di funzionare in seguito al passaggio a un altro tipo di comando (comando manuale o, eventualmente, comando di riserva);
 - .1.3 l'arresto elettrico è praticamente terminato;
 - .1.4 l'arresto normale è praticamente terminato;
 - .1.5 il controller è riportato nella posizione zero.

- .2 La forza frenante del freno di servizio deve entrare in azione (n. 525.2):
 - .2.1 mediante la regolazione della forza frenante o
 - .2.2 mediante il comando della forza frenante o
 - .2.3 indipendentemente dal carico, immediatamente e completamente.
- .3 È consentito combinare tra loro la regolazione e il comando della forza frenante. In tal caso, tra i due valori che determinano la forza frenante, deve essere applicato il maggiore.
- .4 La decelerazione provocata dal freno di servizio deve venir controllata da un dispositivo di sorveglianza della decelerazione (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.5), salvo nei casi in cui, senza l'azione di un freno,
 - .4.1 la velocità di marcia con carico verso valle (n. 423.1.4) diminuisce, oppure
 - .4.2 l'impianto – previsto esclusivamente per il trasporto dei viaggiatori verso monte – presentasse, a vuoto, una decelerazione sufficiente (n. 423.1.1).
- .5 Occorre evitare che il freno di servizio, nel caso di intervento normale del freno di sicurezza – se necessario, anche nel caso di caduta della rete o di asimmetria della rete di alimentazione – provochi una decelerazione supplementare dell'impianto. La forza frenante totale del freno di servizio deve essere portata ad agire al momento dell'arresto della fune, e comunque al più tardi allo scadere del normale tempo di frenatura con carico verso valle (n. 423.1.4), se il freno di servizio è mantenuto completamente aperto, in termini di tecnica circuitale, durante l'azione del freno di sicurezza.
- .6 L'alimentazione degli elementi elettrici che agiscono sul freno di servizio deve avvenire in modo da evitare, per quanto possibile, una caduta di tensione, che potrebbe provocare una frenatura eccessiva in seguito all'azione simultanea del freno di servizio e di quello di sicurezza.

Regolazione della forza frenante

- .7 Per quanto concerne la regolazione della forza frenante, si applica inoltre quanto segue:
 - .7.1 la forza frenante del freno di servizio deve essere regolata in modo da arrestare l'impianto con una decelerazione per quanto possibile costante. Deve essere possibile impostare una decelerazione compresa tra $0,3$ e $0,8 \text{ m/s}^2$. Decelerazioni maggiori sono consentite soltanto se possono essere ottenute senza l'azione del freno di servizio (decelerazione libera);

- .7.2 la regolazione della forza frenante deve essere in grado di funzionare anche in caso di caduta della rete oppure in presenza di asimmetria nella rete di alimentazione;
- .7.3 la forza frenante totale del freno di servizio deve essere azionata – indipendentemente dalla regolazione della forza frenante – al più tardi quando la fune è ferma. Il circuito di mantenimento del relativo trasduttore deve essere interrotto da almeno due contatti appartenenti ad apparecchi di commutazione diversi.

Comando della forza frenante

- .8 Per quanto concerne il comando della forza frenante, si applica inoltre quanto segue:
 - .8.1 per la forza frenante del freno di servizio è determinante la forza periferica immediatamente prima dell'arresto; i valori di picco di breve durata non devono essere presi in considerazione. La modifica di tale valore dopo l'interruzione del flusso di energia non deve aver nessun effetto sulla forza frenante;
 - .8.2 il comando della forza frenante deve permettere, nel caso di frenatura normale, una decelerazione compresa tra $0,3 \text{ m/s}^2$ e il valore massimo ammissibile (n. 525.2);
 - .8.3 il comando della forza frenante deve essere in grado di funzionare, salvo in casi motivati, anche in caso di caduta della rete o di asimmetria nella rete di alimentazione;
 - .8.4 la forza frenante totale del freno di servizio deve essere azionata – indipendentemente dal comando della forza frenante – al più tardi quando la fune è ferma. I circuiti di mantenimento del relativo trasduttore devono essere interrotti da almeno due contatti di apparecchi di commutazione diversi.

656

Arresto d'emergenza con freno di sicurezza

- .1 In aggiunta agli azionamenti meccanici richiesti (n. 526.3 e .4), il freno di sicurezza deve poter essere azionato automaticamente (arresto d'emergenza con freno di sicurezza) quando:
 - .1.1 il relativo circuito di sicurezza (all. 1, parte E) è interrotto;
 - .1.2 il necessario circuito a corrente di lavoro (n. 656.3) è chiuso.
- .2 Appena il freno di sicurezza entra in azione, il circuito di sicurezza definito nell'allegato 1, parte E deve essere interrotto (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.9). Inoltre, anche nel caso di guasto di un elemento elettrico di tale circuito di sicurezza, il flusso di energia tra rete di alimentazione e motore principale deve essere interrotto (n. 651.7).

- .3 Quando il freno di sicurezza è mantenuto in posizione aperta da un circuito di riposo idraulico o pneumatico (n. 526.2), deve essere azionato tramite due trasduttori (n. 512.10.6), di cui uno inserito in un circuito elettrico a corrente di riposo e l'altro in uno a corrente di lavoro (n. 656.1.1 e .1.2). Se il freno di sicurezza è mantenuto aperto da un circuito elettrico a corrente di riposo, è sufficiente un circuito a corrente di riposo (n. 656.1.1).
- .4 Nel caso in cui la pressione in un circuito di riposo idraulico o pneumatico scende a valori inammissibili, il freno di sicurezza deve essere azionato completamente se l'azione del freno di servizio è impedita da misure di tecnica dei circuiti (n. 655.5), a meno che l'impianto, sotto l'azione del carico, non si metta in moto spontaneamente (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.10).
- .5 Nel caso di caduta della rete o di asimmetria nella rete di alimentazione, il freno di sicurezza non deve entrare in azione automaticamente prima dell'arresto dell'impianto.
- .6 L'alimentazione degli elementi elettrici che agiscono sul freno di servizio deve avvenire in modo da evitare, per quanto possibile, una caduta di tensione, che potrebbe provocare una frenatura eccessiva in seguito all'azione simultanea del freno di sicurezza e di quello di servizio.
- .7 Se, durante la corsa, il freno di sicurezza entra in funzione in seguito ad azionamento elettrico (all. 1, parte E), esso deve poter essere aperto, o la sua apertura deve essere provocata, esclusivamente dalla sala macchine o dal banco di comando.

657

Dispositivo di sorveglianza della decelerazione

- .1 Se la decelerazione è insufficiente, il dispositivo di sorveglianza della decelerazione deve interrompere il circuito di sicurezza menzionato nell'allegato 1, parte E.
- .2 Nel caso di arresto elettrico o di arresto d'emergenza con freno di servizio, il dispositivo di sorveglianza della decelerazione non deve essere attivato dallo stesso apparecchio di commutazione che provoca direttamente l'azionamento dell'arresto elettrico oppure che interrompe il circuito di mantenimento del freno di servizio.
- .3 Il dispositivo di sorveglianza della decelerazione deve essere in grado di funzionare indipendentemente dalla direzione di marcia selezionata o effettiva, nonché nel caso di caduta della rete o di asimmetria nella rete di alimentazione.
- .4 Nel caso di arresto d'emergenza con freno di servizio, la sorveglianza della decelerazione può essere eseguita come semplice

sorveglianza di un intervallo di tempo, laddove tale intervallo di tempo non deve superare gli 8 secondi.

- .5 Per la sorveglianza della decelerazione, si deve poter impostare un valore di soglia compreso tra 0,3 e 1,0 m/s², salvo nei casi in cui essa è eseguita come semplice sorveglianza di un intervallo di tempo.
- .6 Quando il freno di servizio è azionato mediante il dispositivo di sorveglianza della decelerazione dell'arresto elettrico, il tempo di ritardo deve essere il più breve possibile; esso non deve superare i 2 secondi dall'inizio della procedura di sorveglianza.

658 Dispositivi supplementari di sicurezza e di protezione dell'argano

- .1 I diversi argani (principale, ausiliario e d'emergenza), insieme alle loro installazioni elettriche, devono essere chiavistellati reciprocamente in modo da escludere qualsiasi pericolo (applicazione secondo l'all. 1, n. 2.2).
- .2 Se, nel caso di un argano doppio, l'impianto può funzionare anche con un solo motore, devono essere presenti gli opportuni chiavistellamenti (applicazione secondo l'all. 1, n. 2.3).
- .3 Indipendentemente dalla direzione di marcia, occorre sorvegliare che la velocità di marcia non superi di oltre il 10 per cento il valore massimo ammissibile (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.3).
- .4 Occorre sorvegliare che il freno di servizio si apra all'inizio della corsa e che durante la corsa rimanga aperto (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.7).
- .5 Se l'impianto, in seguito a un'insufficiente azione del freno di servizio, si muove in retromarcia senza che sia stato impartito tale ordine, deve entrare in azione, salvo in casi motivati, il freno di sicurezza (sorveglianza di ritorno) (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.8).
- .6 La sorveglianza di ritorno deve entrare in azione:
 - .6.1 con una velocità di marcia \leq a 0,6 m/s, o
 - .6.2 al più tardi dopo 8 secondi, se l'impianto con carico verso monte (n. 423.1.2) e freni aperti acquista, in retromarcia, un'accelerazione non superiore a 0,2 m/s².
- .7 Occorre evitare, per quanto possibile, i pericoli che possono derivare da importanti variazioni della coppia motrice – causate da un errore nell'argano elettrico – quando tali variazioni possono provocare

- accelerazioni o decelerazioni eccessive (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.11).
- .8 Occorre evitare i pericoli conseguenti a cadute della rete o ad asimmetria nella rete di alimentazione (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.12).
- .9 La misura del valore effettivo del numero di giri (grandezza d'uscita del corrispondente elemento di misura), necessaria per una funzione di regolazione o di comando, e per un dispositivo di sicurezza che sorveglia tale funzione, deve essere effettuata, salvo in casi motivati, da elementi di misura separati.
- .10 Se un dispositivo di sicurezza deve essere duplicato e se per tale dispositivo viene utilizzato un valore effettivo del numero di giri, occorre applicare, per analogia, il numero 658.9.
- .11 I diversi elementi di misura dei valori effettivi del numero di giri devono essere azionati meccanicamente e separatamente l'uno dall'altro.
- .12 I diversi valori effettivi e nominali del numero di giri importanti per la sicurezza devono essere sorvegliati mediante un confronto reciproco (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.13 e .14).
- .13 Il dispositivo di sorveglianza dei valori effettivi del numero di giri deve entrare in azione quando la differenza tra i diversi valori è \leq a 0,6 m/s.
- .14 I campi delle macchine elettriche devono essere protetti dal sovraccarico termico, se un tale sovraccarico non può essere escluso mediante misure costruttive o proprie della tecnica dei circuiti (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.17).
- .15 Occorre sorvegliare, se del caso, la corrente di campo minima necessaria del motore principale (applicazione secondo all. 1, n. 3.18).
- .16 Le macchine elettriche devono essere protette termicamente mediante interruttori di protezione del motore, o mediante trasduttori dal funzionamento simile (applicazione secondo l'all. 1, n. 3.19).

66 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)

67**Impianti di telesorveglianza e telecomando****671****Circuiti di sorveglianza**

- .1 I circuiti di sorveglianza devono provocare l'arresto dell'impianto (n. 614.2) in seguito a interruzione o in caso di cortocircuito con altri circuiti di sorveglianza o circuiti di messa a terra.
- .2 Ad eccezione delle funi portanti-traenti, tutte le funi passanti sui sostegni, i conduttori, ecc. (funi) devono essere sorvegliati da circuiti di sorveglianza affinché non si verifichino interruzioni, contatti reciproci o dispersioni a terra (applicazione secondo l'all. 1, n. 4.1).
- .3 Se la corrente di un circuito di sorveglianza che controlla l'interruzione della linea corrispondente:
- .3.1 non è prodotta nella stazione (stazione di rinvio o motrice) in cui viene analizzata (stazione motrice o di rinvio), il circuito stesso deve essere interrotto da dispositivi di sicurezza e di protezione;
- .3.2 è prodotta, in casi motivati, nella stessa stazione in cui viene analizzata, il circuito di sorveglianza deve essere interrotto da dispositivi di sicurezza e di protezione e, inoltre,
- .3.2.1 cortocircuitato, tramite dispositivi di sicurezza e di protezione disposti lungo il tracciato, con il circuito di sorveglianza di un'altra linea,
- .3.2.2 gli elementi elettrici, disposti a tale scopo nella stazione di rinvio, devono essere cortocircuitati tramite dispositivi di sicurezza e di protezione.
- .4 La sicurezza di disinserimento deve essere garantita.
- .5 I circuiti di sorveglianza devono provocare l'arresto d'emergenza al più tardi quando:
- .5.1 la resistenza verso terra (resistenza di dispersione) scende sotto i 500 ohm;
- .5.2 la resistenza tra funi sorvegliate scende al di sotto di 500 ohm;
- .5.3 la resistenza in serie (resistenza longitudinale) supera i 10 000 ohm;
- .5.4 la resistenza longitudinale assume lo stesso valore in presenza del quale la resistenza verso terra fa scattare l'azionamento dell'arresto di emergenza, se i circuiti di sorveglianza secondo il n. 671.3.1 sono interrotti direttamente tramite i dispositivi di sicurezza.

- .6 Nei circuiti di sorveglianza, sono consentite al massimo tensioni di piccola ampiezza tra le singole funi e la terra, nonché tra le funi stesse. Valori più elevati – fino a 100 volt (tensione continua o in caso di tensione alternata: ampiezza) – sono consentiti a condizione che le potenze di cortocircuito non superino i 10 watt e che siano prese misure di protezione idonee sui sostegni e nelle stazioni.
- .7 L'azionamento dell'arresto di emergenza può essere ritardato di 0,5 secondi al massimo, allo scopo di evitare l'arresto automatico dell'impianto in seguito a interruzioni o a dispersioni a terra di breve durata, o in seguito ad influssi atmosferici.
- .8 Non è consentito montare elementi di costruzione quali resistenze, condensatori, diodi parallelamente agli elementi o ai contatti di apertura rilevanti per la sicurezza.
- .9 Di regola, i conduttori di terra devono essere impiegati per l'azione dei dispositivi di sicurezza solo se controllati da un circuito di sorveglianza.
- .10 Nel sorvegliare le funi (n. 671.2) è sufficiente controllare unicamente l'interruzione e la dispersione a terra se:
- .10.1 salvo in caso di rottura della fune, è escluso il contatto reciproco tra le funi sorvegliate o tra le parti dell'impianto collegate elettricamente a queste funi;
- .10.2 all'interno dell'installazione non può verificarsi un cortocircuito tra i circuiti di sorveglianza.

672 Dispositivi di sicurezza e di protezione agenti sui circuiti di sorveglianza

- .1 I dispositivi di sicurezza e di protezione lungo il tracciato devono agire direttamente sui circuiti di sorveglianza. Quelli situati nella stazione di rinvio e nelle stazioni intermedie devono agire direttamente, o tramite i circuiti di sicurezza, sui circuiti di sorveglianza.
- .2 Gli interruttori sui sostegni che interrompono:
- .2.1 solamente (n. 671.3.1) il circuito di sorveglianza della linea degli interruttori, devono essere interruttori sui sostegni a interruzione;
- .2.2 e, successivamente, cortocircuitano il circuito di sorveglianza con quello di un'altra linea (n. 671.3.2), devono essere interruttori sui sostegni a interruzione e a cortocircuito.
- .3 Per i restanti dispositivi di sicurezza agenti sui circuiti di sorveglianza si applica, per analogia, il numero 672.2.

- .4 I dispositivi di sicurezza delle stazioni devono rimanere in funzione anche quando l'azionamento dell'arresto di emergenza del circuito di sorveglianza della linea degli interruttori è escluso.

673**Interruttori sui sostegni**

- .1 Gli interruttori sui sostegni devono agire sul circuito di sorveglianza della linea degli interruttori:
- .1.1 interrompendolo (interruttori sui sostegni a interruzione), oppure,
- .1.2 interrompendolo e in seguito cortocircuitandolo con un circuito di sorveglianza di un'altra linea (interruttori sui sostegni a interruzione e a cortocircuito).
- .2 Gli interruttori sui sostegni a interruzione devono interrompere il circuito di sorveglianza della linea degli interruttori:
- .2.1 in seguito alla rottura in almeno in due punti di un elemento appositamente concepito (interruttori a barretta di rottura), oppure
- .2.2 in seguito almeno a una duplice apertura forzata di un contatto (interruttore sui sostegni a interruzione con contatto d'apertura).
- .3 Per quanto concerne gli interruttori sui sostegni a interruzione con contatto d'apertura:
- .3.1 occorre evitare che le diverse parti si saldino tra loro in modo da non potersi più separare mediante le normali forze d'azionamento, oppure
- .3.2 occorre che, una volta saldatasi, la parte si rompa in seguito all'azionamento dell'interruttore, in modo da provocare, in ogni caso, l'interruzione del circuito di sorveglianza.
- .4 Per quanto concerne gli interruttori a interruzione e a cortocircuito,
- .4.1 il contatto di chiusura deve chiudersi durante l'azionamento dell'interruttore, anche quando il contatto d'apertura non si è aperto, oppure
- .4.2 il contatto d'apertura deve soddisfare i requisiti di cui al numero 673.3.
- .5 Al fine di controllare il buon funzionamento degli interruttori sui sostegni sui circuiti di sorveglianza, una volta montati essi devono poter essere azionati manualmente senza difficoltà.
- .6 La sostituzione di una barretta di rottura spezzata o dell'interruttore completo deve essere di semplice esecuzione. Salvo in casi motivati, anche la rimozione di una barretta di rottura a scopo di controllo deve essere effettuata con facilità.

.7 Gli interruttori sui sostegni, i cavi e i morsetti di allacciamento devono presentare una sufficiente resistenza alla sovratensione e alla corrente di fuga.

.8 Occorre inoltre osservare il numero 555.

674 Installazioni particolari per i circuiti di sorveglianza

.1 Accanto alla linea degli interruttori deve essere presente una seconda linea (linea telefonica), come linea aerea o di supporto.

.2 La resistenza di isolamento verso terra delle funi da sorvegliare (n. 671.2), misurata con una tensione di prova pari a 500 volt, deve ammontare almeno a 20 000 ohm, anche nelle condizioni climatiche più sfavorevoli.

.3 L'installazione sui sostegni deve essere facilmente eseguibile. I cavi di allacciamento, che devono essere flessibili o altamente flessibili, devono essere protetti efficacemente contro danni di origine meccanica.

.4 Gli interruttori sui sostegni a interruzione devono essere collegati tra loro da un cavo di allacciamento unifilare e collegati direttamente con le funi della linea degli interruttori.

.5 Quando si usano gli interruttori sui sostegni a interruzione:

.5.1 ogni sostegno deve essere collegato elettricamente in modo affidabile verso terra. Il valore della resistenza di transizione globale del sostegno verso terra deve raggiungere al massimo la metà del valore per cui la resistenza della linea degli interruttori verso terra provoca l'azionamento dell'arresto d'emergenza, oppure

.5.2 l'isolamento dell'installazione sui sostegni deve essere rafforzato.

.6 Se si impiegano interruttori a interruzione e a cortocircuito, i cavi della linea telefonica devono essere tesi su tutti i sostegni, passando attraverso le morsettiera o gli interruttori sui sostegni. Se la linea telefonica passa soltanto attraverso le morsettiera, e non anche attraverso gli interruttori sui sostegni, il conduttore unico di tale linea telefonica deve essere teso, dalla morsettiera fino all'interruttore, in un cavo comune con i conduttori sorvegliati della linea degli interruttori.

.7 Salvo in casi motivati, il contatto di una seggiola con una fune sorvegliata (n. 671.2) deve provocare l'arresto automatico (allegato 1, parte E) dell'impianto, se un tale contatto (rottura della fune esclusa) non può essere escluso mediante misure costruttive (n. 701.13).

- .8 Se, per l'espletamento dei compiti di sorveglianza dell'impianto di telesorveglianza, si adottano linee di supporto al posto delle linee aeree, si può derogare, in casi motivati, alle disposizioni della sezione 67 del presente capitolo.

675**Telecomando**

- .1 Gli elementi elettrici e i segnali di telecomando non devono influire negativamente sulla sicurezza dell'impianto. I segnali non devono interferire reciprocamente.
- .2 I telecomandi devono essere costruiti in modo da evitare, per quanto possibile, il prodursi di segnali errati e, se ciò non può essere evitato, occorre fare in modo che questi ultimi non creino situazioni pericolose.
- .3 Gli ordini di marcia impartiti dalla stazione di rinvio o da una stazione intermedia devono essere efficaci solo per le corse di servizio.
- .4 Tra tutti gli ordini impartiti via telecomando, quelli d'arresto e di riduzione della velocità di marcia devono avere la priorità.

68 Dispositivi di telecomunicazione**681 Rete telefonica pubblica**

In casi motivati, si può rinunciare all'allacciamento con la rete telefonica pubblica se, durante tutto il periodo d'esercizio, è possibile in ogni momento un altro collegamento equivalente tra due posti dell'impresa funivaria occupati permanentemente e allacciati alla rete telefonica pubblica.

682 Collegamenti audio per l'impianto

- .1 Oltre al collegamento mediante un telefono di servizio tra le stazioni, di regola anche le singole sezioni di un impianto di trasporto a fune devono essere collegate tra loro in questo modo.
- .2 I collegamenti audio per l'impianto non devono ostacolare l'idoneità al funzionamento dell'impianto di telesorveglianza e di telecomando.
- .3 I collegamenti audio per l'impianto devono garantire una sufficiente qualità di trasmissione.
- .4 I collegamenti audio per l'impianto devono continuare a funzionare anche in caso di caduta della rete e di azionamento dell'arresto d'emergenza dei circuiti di sorveglianza in seguito all'intervento dei dispositivi di sicurezza o di protezione, in particolare dopo l'azionamento di uno o più interruttori sui sostegni.
- .5 Il telefono di servizio deve continuare a funzionare anche quando vengono esclusi, parzialmente o completamente, i dispositivi di azionamento dell'arresto d'emergenza dell'impianto di telesorveglianza.
- .6 Il telefono di servizio non deve, salvo in casi motivati, comprendere collegamenti radio.

683 Trasmissione dei segnali di partenza e di arresto

L'idoneità al funzionamento dell'impianto di telesorveglianza e di telecomando non deve essere perturbata dai dispositivi per la trasmissione dei segnali di partenza e di arresto.

7 Prescrizioni costruttive particolari per i veicoli

701 In generale

- .1 Tutti i veicoli devono essere concepiti in modo da soddisfare i prescritti gradi di libertà delle oscillazioni trasversali e longitudinali (n. 322 e 324).
- .2 Gli elementi portanti dei veicoli, nonché gli attacchi e i collegamenti devono essere concepiti in modo da permettere il controllo del loro stato.
- .3 Essi devono essere protetti contro la corrosione.
- .4 Per gli elementi portanti dei veicoli occorre scegliere materiali che presentino una tenacità sufficiente anche a basse temperature, caratterizzati dal lavoro specifico di resilienza di cui all’allegato 3.
- .5 Tutti i collegamenti per saldatura portanti devono essere eseguiti da saldatori qualificati. Occorre osservare il numero 103.2.13 .
- .6 I raccordi tra morse, sospensioni e seggiolie devono essere assicurati, per evitare un loro distacco accidentale.
- .7 Gli elementi elastici intermedi devono essere a prova di guasto.
- .8 Per quanto concerne il dimensionamento dei collegamenti bullonati portanti, occorre osservare il numero 103.2.14.
- .9 Le seggiolie devono essere concepite ed equipaggiate in modo da facilitare, in caso di recupero in linea, lo spostamento lungo la fune o a partire dal suolo (nessun personale soccorritore nella seggiola). Si applica quanto segue:
 - .9.1 le seggiolie devono poter essere raggiunte dalla fune senza correre pericoli e senza inutile dispendio di energie;
 - .9.2 durante l’operazione di calata dalle seggiolie, l’oscillazione all’indietro delle stesse non deve costituire un pericolo per i viaggiatori;
 - .9.3 ad ogni seggiola deve essere fissata una corda resistente alle intemperie, volta a sollevare l’apparecchiatura per l’operazione di calata; l’estremità libera deve essere zavorrata, in modo che non subisca l’influsso del vento;
 - .9.4 i viaggiatori devono poter fissare l’apparecchiatura per l’operazione di calata restando seduti e poter essere fatti scendere con gli sci ai piedi.

- .10 In assenza di vento, le seggiola con un carico pari alla metà del carico utile devono rimanere sospese in posizione verticale.
- .11 La larghezza dei posti a sedere a disposizione per ogni persona deve essere non inferiore a:
 - .11.1 0,5 m per una o due persone sedute fianco a fianco;
 - .11.2 0,45 m per più di due persone sedute fianco a fianco.
- .12 Per la manutenzione e, se del caso, per il trasporto di merci, devono essere impiegati, di regola, appositi veicoli. I contenitori per il trasporto di merci devono essere costruiti in modo da impedire la fuoruscita del contenuto. Il carico utile deve essere indicato sui contenitori per il trasporto. Se necessario, le slitte di soccorso devono poter essere poste sulle seggiola con facilità e in sicurezza.
- .13 Tutte le parti dei veicoli – salvo in casi motivati – devono essere collegate galvanicamente tra loro e con la fune portante-traente (n. 674.7).
- .14 Le seggiola devono essere numerate in modo ben visibile.
- .15 I dispositivi di traino delle sciovie devono soddisfare le seguenti condizioni:
 - .15.1 l'oscillazione all'indietro deve essere contenuta;
 - .15.2 l'accelerazione all'avviamento deve essere sopportabile per gli sciatori;
 - .15.3 la velocità di rientro deve essere il più possibile indipendente dagli influssi delle intemperie;
 - .15.4 la velocità di rientro non deve mettere in pericolo l'appoggio della fune sulle rulliere e sulle pulegge.
- .16 I veicoli (seggiola) non devono essere dotati di elementi impiegati per l'esercizio come scovia.

702

Dimensionamento, prove

- .1 Per il dimensionamento delle parti dei veicoli (morsa, sospensione e seggiola) occorre tenere in considerazione le seguenti masse:
 - .1.1 la massa propria di tutte le parti, compreso l'equipaggiamento (G);
 - .1.2 il carico utile (Q) (n. 411);
 - .1.3 le masse supplementari in caso di operazioni di recupero (dispositivi di calata, squadra di soccorso).

- .2 Le parti dei veicoli (morsa, sospensione, seggiola) devono presentare, rispetto al limite di snervamento, almeno i seguenti coefficienti di sicurezza:
- .2.1 con carico statico con le masse secondo il numero 702.1 e la massima forza della morsa ai sensi del numero 708.1 3
- .2.2 al passaggio nelle pulegge
- .2.2.1 con veicolo a vuoto (masse secondo il n. 702.1.1) in caso di velocità massima di marcia (n. 341) 3
- .2.2.2 con veicolo carico (masse secondo il n. 702.1.1 e .1.2) in caso di eccesso di velocità (n. 526.4.1) 1,2
- .3 Per le leghe in alluminio occorre considerare un limite di snervamento ridotto di 0,72 σ_Z , se tale limite è superiore a questo valore. σ_Z = resistenza alla trazione.
- .4 Seggiola, sospensione e morse devono superare le seguenti prove di fatica:
- .4.1 ampiezza di variazione del carico sulle morse $F = 2(G+Q)$;
- .4.2 numero dei cicli:
- .4.2.1 cinque milioni per le costruzioni in acciaio e in alluminio,
- .4.2.2 due milioni per le altre costruzioni in acciaio.
- .5 Le prove di carico devono essere superate senza deformazioni permanenti per:
- .5.1 il veicolo carico con tre volte il carico utile (n. 702.1.2);
- .5.2 le parti della morsa sollecitate con tre volte la forza della morsa (n. 708.1);
- .5.3 il veicolo carico al passaggio nelle pulegge con eccesso di velocità (n. 702.2.2).
- .6 I veicoli o le parti dei veicoli impiegati per le prove di fatica o di carico devono essere conformi sotto ogni aspetto all'esecuzione definitiva. I campioni non devono essere impiegati nell'esercizio.
- .7 Si può rinunciare alle prove di fatica o di carico se queste sono già state apportate per strutture equivalenti e per carichi corrispondenti.
- .8 Le prove di fatica devono essere eseguite da un organo riconosciuto dall'Ufficio federale.
- .9 I risultati delle prove di carico devono essere confrontati con i calcoli statici. Eventuali divergenze devono essere motivate.

- 703 **(Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**
- 704 **(Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)**

705 Seggiolie

- .1 Le seggiolie devono essere dotate di schienale, braccioli, barre di chiusura e di poggiapiedi, in modo che i viaggiatori che osservano un comportamento normale non possano cadere.
- .2 La superficie di seduta deve essere inclinata all'indietro di almeno 0,2 rad in ogni condizione di carico (senza oscillazione longitudinale). Essa deve essere profonda circa 50 cm.
- .3 Le seggiolie devono essere concepite in modo da evitare che al momento dell'imbarco i viaggiatori si feriscano e che, al momento dello sbarco, restino impigliati (equipaggiamento, parti del corpo).
- .4 Le seggiolie devono oscillare trasversalmente rispetto alla sospensione soltanto nella misura in cui l'imbarco e lo sbarco non ne siano ostacolati. Si applica inoltre quanto segue:
 - .4.1 nel caso di un carico decentrato rispetto alla superficie del sedile, quest'ultimo deve inclinarsi trasversalmente al massimo del 10 per cento.
- .5 Le barre di chiusura devono essere concepite in modo che non si possano aprire inavvertitamente e che parti del corpo dei viaggiatori non vi restino impigliate. Inoltre si applica quanto segue:
 - .5.1 esse devono poter essere facilmente maneggiabili anche da bambini;
 - .5.2 stando seduti nella direzione della fune, si deve poter abbassare le barre da sopra la testa; esse non devono chiudersi automaticamente allo sbarco e all'imbarco sotto l'effetto delle oscillazioni longitudinali.
- .6 Per le sospensioni delle seggiolie si applicano i numeri da 706.2 - .4.

706 Sospensioni

- .1 Le sospensioni che sono sottoposte alle forze di guida devono essere arrotondate dalla parte delle guide stesse. Se sono previste parti d'usura o piastre di strisciamento, il loro dimensionamento deve tener conto dell'oscillazione longitudinale (n. 324), della pendenza massima della fune e della deformazione elastica delle guide.
- .2 Per le sospensioni in acciaio saldato si devono impiegare i materiali Fe 360 o Fe 510 del grado di qualità D (n. 103.2.4) o almeno un acciaio di qualità equivalente.
- .3 Lo spessore della parete dei profili chiusi deve essere non inferiore a 2,5 mm. I profili stessi devono essere protetti contro la corrosione interna e provvisti dei fori necessari per lo scolo dell'acqua.

- .4 Il raggio interno delle curvature deve essere non inferiore a tre volte l'altezza del profilo o il diametro esterno del profilo tubolare.
- .5 La testa della sospensione deve essere montata in modo da consentire l'oscillazione longitudinale prescritta (n. 324) in caso di massima pendenza della fune.
- .6 I dispositivi di traino delle sciovie devono essere assicurati contro l'avvolgimento attorno all'asse delle morse.
- .7 Per quanto concerne i supporti, occorre osservare i numeri 534.4 e .5.
- .8 Le sospensioni devono essere numerate, se possono essere smontate dalla seggiola.

707 Morse, in generale

- .1 La forza di scorrimento di ogni seggiola, cioè la resistenza effettiva allo scorrimento, deve essere, per una fune lubrificata, non inferiore a tre volte la componente di forza discensionale della seggiola occupata in caso di massima pendenza della fune e almeno pari al peso della seggiola occupata.
- .2 La forza di scorrimento misurata sulla morsa in fase di scorrimento non deve superare il 150 per cento della forza minima di scorrimento necessaria per una pendenza della fune pari a 0,785 rad (45°) (n. 707.1).
- .3 La forza di scorrimento deve prodursi esclusivamente dall'attrito tra le ganasce delle morse e la fune.
- .4 Durante la corsa, le morse non devono disserrarsi dalla fune sotto l'azione di influssi esterni.
- .5 Le morse devono essere numerate.

708 Costruzione e calcolo delle morse

- .1 La forza di serraggio delle morse deve essere definita per la forza minima di scorrimento (n. 707.1), con il coefficiente d'attrito secondo il numero 413.4 e in funzione dell'attrito del meccanismo di serraggio e delle molle a disco.
- .2 La forza di serraggio (n. 708.1) non deve variare di oltre il 25 per cento se il diametro nominale della fune subisce una variazione del 10 per cento.
- .3 Deve essere possibile modificare la forza delle molle.

- .4 Le molle devono essere protette in modo affidabile contro la corrosione e contro il gelo, se questi agenti possono ostacolarne il funzionamento.
- .5 Qualora, impiegando molle a spirale, una di queste si rompesse, la forza delle molle può ridursi al massimo del 50 per cento.
- .6 La possibile freccia di lavoro può essere utilizzata all'80 per cento al massimo.
- .7 Le morse devono essere dimensionate per:
 - .7.1 i requisiti di cui al numero 702;
 - .7.2 la componente di forza discensionale massima agente su una sola morsa, nel caso di morse doppie calettate in modo da permettere il loro spostamento longitudinale;
 - .7.3 le forze di deviazione della fune originate dal passaggio sulle rulliere o sui sostegni.
- .8 Per il dimensionamento della corsa di chiusura delle ganasce, occorre considerare:
 - .8.1 una riduzione del 15 per cento del diametro nominale della fune;
 - .8.2 l'apertura necessaria per il montaggio.
- .9 Le ganasce delle morse devono avere forma tale da non causare una rotazione della fune che potrebbe risultare pericolosa per l'esercizio; esse non devono staccarsi dalla fune nel corso della compensazione della rotazione e non devono danneggiarla. Si applica quanto segue:
 - .9.1 le ganasce devono avvolgere la fune almeno per il 75 per cento della sua circonferenza;
 - .9.2 il materiale e la pressione specifica devono essere scelti in modo che non si producano segni sulla morsa e segni evidenti di usura;
 - .9.3 i bordi devono essere ben arrotondati, in particolare nei punti della deviazione della fune al momento del passaggio delle pulegge della fune;
 - .9.4 le ganasce mobili delle morse devono essere fissate in modo che ne sia impedita la rotazione.
- .10 Le morse devono essere concepite in modo che:
 - .10.1 gli attriti interni siano i più piccoli possibili;
 - .10.2 l'idoneità al funzionamento sia pienamente garantita, mediante la manutenzione prescritta;
 - .10.3 siano esclusi, con la manutenzione, errori di montaggio che possono avere gravi conseguenze.

8 Prescrizioni costruttive particolari per gli impianti fissi**81 Calcolo e dimensionamento****811 Principi**

- .1 Per il dimensionamento degli impianti fissi, l'impresa di trasporto a fune e i fornitori devono stabilire un piano d'utilizzazione nel quale devono essere riportati i requisiti convenuti.
- .2 Le costruzioni e i loro elementi, che sostengono i veicoli e i dispositivi meccanici o che assorbono o deviano gli sforzi delle funi, devono essere per quanto possibile rigidi e, di regola, realizzati in acciaio, cemento armato o cemento precompresso.
- .3 Nella determinazione della situazione di rischio relativa ai fabbricati di stazione occorre tener particolarmente conto, se del caso, delle condizioni metereologiche alpine, cioè delle azioni contemporanee di vento e neve.
- .4 Le verifiche alla sicurezza della struttura, dell'efficienza funzionale e della sicurezza alla fatica devono essere eseguite conformemente ai numeri 814-816.
- .5 Qualora più ingegneri partecipino alla costruzione, le sollecitazioni dovute alle interfacce devono essere chiaramente definite e indicate separatamente per ogni azione.

812 Azioni

- .1 Occorre considerare le seguenti azioni:
 - .1.1 il peso proprio della struttura portante;
 - .1.2 le azioni permanenti;
 - .1.3 le azioni variabili:
 - .1.3.1 le forze d'appoggio delle funi (n. 44, 45 e 46),
 - .1.3.2 le azioni dinamiche (n. 415),
 - .1.3.3 il coefficiente d'attrito (n. 413),
 - .1.3.4 il vento (n. 414),
 - .1.3.5 la neve (n. 416),
 - .1.3.6 i manicotti di ghiaccio (n. 417);
 - .1.4 le azioni accidentali (n. 418);
 - .1.5 altre azioni provocate dalle variazioni di temperatura, dal terreno, dalla costruzione (precompressione, contrazione, scorrimento), ecc.

- .2 Le azioni summenzionate costituiscono la base per l'elaborazione dei piani di sicurezza e di utilizzazione.
- .3 Il valore di dimensionamento dell'azione, cioè la presa in considerazione delle azioni che intervengono contemporaneamente, deve essere stabilito sulla base della situazione di rischio (allegato 5). Per le azioni che si escludono a vicenda, occorre prendere in considerazione solo quella più sfavorevole.

813**Calcolo**

- .1 Le sollecitazioni agenti sugli elementi di costruzione secondo il numero 811.2 devono essere determinate in base alla teoria dell'elasticità.
- .2 Le forze esercitate dal vento sulle funi e sui veicoli delle campate adiacenti sono ripartite a metà sui due rulli estremi delle rulliere (n. 552.6.2 e .6.3).
- .3 Se le sollecitazioni sono calcolate con l'ausilio del computer, l'Ufficio federale può esigere che i valori stampati relativi agli elementi costruttivi più importanti vengano verificati, mediante prove a campione, con altri metodi di calcolo o con un altro tipo di programma.
- .4 Occorre tener conto del comportamento spaziale delle costruzioni a traliccio.

814**Sicurezza della struttura**

- .1 Per la verifica alla sicurezza della struttura di un'opera di costruzione e di singoli elementi occorre osservare il numero 103.2.3 (norma SIA 160).

Si applica quanto segue:

$$S_d \leq \frac{R}{\gamma_R} \quad \begin{aligned} S_d &= \text{valore di dimensionamento dell'azione} \\ R &= \text{resistenza ultima} \\ \gamma_R &= \text{coefficiente di resistenza} \end{aligned}$$
- .1.1 Per stabilire il valore di dimensionamento dell'azione per i sostegni delle funivie, occorre basarsi sull'allegato 5.
- .1.2 La resistenza ultima deve essere determinata conformemente alle regole delle relative norme costruttive, che definiscono anche i valori dei coefficienti di resistenza.
- .2 Per verificare la stabilità globale di una struttura portante occorre osservare il numero 103.2.3 (norma SIA 160); per le fondazioni dei sostegni si applica il numero 841.

815 Efficienza funzionale

- .1 I requisiti concernenti l'efficienza funzionale sono disciplinati dai numeri 843 e 103.2.3 (norma SIA 160) e dal piano di utilizzazione (n. 811.1).
- .2 Per verificare l'efficienza funzionale si applicano:
- .2.1 i valori secondo il numero 103.2.3 (norma SIA 160) per le condizioni climatiche;
- .2.2 per tutte le altre azioni, gli stessi valori impiegati per la verifica alla sicurezza della struttura;
- .2.3 il valore 1,0 per i fattori di carico e per il coefficiente di resistenza.

816 Sicurezza alla fatica

- .1 Per la verifica della sicurezza alla fatica di una struttura portante e di singoli elementi portanti occorre osservare il numero 103.2.3 (norma SIA 160).
Si applica quanto segue:

$$S_{\text{fat}} \leq \frac{R_{\text{fat}}}{\gamma_{\text{fat}}} \quad \begin{aligned} S_{\text{fat}} &= \text{sollecitazione di fatica} \\ R_{\text{fat}} &= \text{resistenza alla fatica} \\ \gamma_{\text{fat}} &= \text{fattore di resistenza per la sicurezza alla fatica} \end{aligned}$$
- .2 Per calcolare il carico alla fatica si considera un veicolo a pieno carico moltiplicato per il coefficiente dinamico (n. 415).
- .3 Per quanto concerne la resistenza alla fatica e il coefficiente di resistenza, si applicano i valori delle norme costruttive.
- .4 Il fattore di correzione (fatica) è il seguente:
 - .4.1 per le costruzioni in calcestruzzo: $\alpha = 1,0$
 - .4.2 per le costruzioni in acciaio: $\alpha = 1,36$
 I suddetti fattori tengono conto di $5 \cdot 10^6$ cicli di tensione alternata (resistenza alla fatica) per tutta la durata di utilizzazione.
- .5 In linea di principio, tutti gli elementi di costruzione devono essere concepiti in funzione dei requisiti della sicurezza alla fatica.
- .6 Occorre fornire la verifica della sicurezza alla fatica:
 - .6.1 per i sostegni di appoggio, in particolare per la testata del sostegno, e per le aste ad essi direttamente collegate,
 - .6.2 per i sostegni di ritenuta e per le costruzioni speciali per l'intera costruzione dei sostegni.

82 Materiale e costruzioni

821 Acciaio e costruzioni in acciaio

- .1 Per le costruzioni in acciaio occorre osservare i numeri 103.2.4 (norma SIA 161) e 103.2.5 (norma SIA 161/1).
 - .2 Le costruzioni in acciaio secondo il numero 811.2 devono essere realizzate in modo che non possano prodursi oscillazioni o vibrazioni. I tiranti devono essere realizzati in modo rigido.
 - .3 Per la scelta del grado di qualità dell'acciaio occorre osservare quanto segue:
 - .3.1 costruzioni bullonate grado di qualità B;
 - .3.2 costruzioni saldate secondo il numero 811.2 grado di qualità C.
 - .4 I profili aperti devono avere uno spessore del materiale non inferiore a 4 mm, i tubi a sezione circolare o rettangolare uno spessore non inferiore a 3 mm.
 - .5 Per i collegamenti bullonati dei sostegni e delle costruzioni nelle stazioni che devono assorbire gli sforzi delle funi e le forze motrici occorre:
 - .5.1 impiegare bulloni ad alta resistenza completamente precompressi;
 - .5.2 prevedere almeno due bulloni per raccordo;
 - .5.3 per gli elementi di costruzione sollecitati a fatica (n. 816.6) sono ammessi solo fori trapanati. I fori punzonati devono essere trapanati di almeno 4 mm.
 - .6 Per gli elementi di costruzione sottoposti a fatica (n. 816.6), i cordoli di saldatura devono soddisfare il grado di qualità QB secondo il numero 103.2.4 (norma SIA 161).

822 Calcestruzzo e costruzioni in calcestruzzo

- .1 Per le costruzioni in calcestruzzo occorre osservare i numeri 103.2.6 (norma SIA 162) e 103.2.7 (norma SIA 162/1).
 - .2 Per gli elementi di costruzione secondo il numero 8ll.2 si applica quale requisito minimo l'utilizzo di calcestruzzo del tipo B 35/25 secondo il numero 103.2.6 (norma SIA 162).

823 Costruzioni in legno

- .1 Per le costruzioni in legno occorre osservare il numero 103.2.8 (norma SIA 164).

824**Tiranti d'ancoraggio al suolo e alla roccia**

- .1 Per i tiranti d'ancoraggio al suolo e alla roccia occorre osservare il numero 103.2.10 (raccomandazione SIA V191).
- .2 Se gli ancoraggi al suolo o alla roccia sono necessari per ottenere i coefficienti di sicurezza richiesti allora occorre:
 - .2.1 concepire gli ancoraggi come ancoraggi permanenti e controllabili secondo il numero 103.2.10 (raccomandazione SIA V191);
 - .2.2 definire con l'Ufficio federale il numero e la disposizione del tirante di controllo;
 - .2.3 disporre le testate degli ancoraggi in modo che siano accessibili e proteggerle efficacemente contro la corrosione, la caduta di sassi, ecc.;
 - .2.4 controllare periodicamente i movimenti delle opere mediante misure geodetiche o con altri mezzi appropriati.

825**Conservazione delle costruzioni**

- .1 Nella progettazione e nell'esecuzione delle costruzioni occorre tener conto, oltre che delle relative norme costruttive, anche dei requisiti in materia di conservazione della costruzione stessa, secondo il n. 103.2.11 (norma SIA 469 «Conservazione delle costruzioni»).
- .2 Gli elementi necessari per la stabilità globale delle costruzioni (ad es. tiranti d'ancoraggio compressi o precompressi) devono poter essere controllati in qualsiasi momento e, se necessario, sostituiti o completati.
- .3 Occorre prestare particolare attenzione alla zona di transizione tra i diversi materiali di costruzione, nonché ai relativi collegamenti.

83 Stazioni**831 In generale**

- .1 I locali delle stazioni devono essere disposti in modo da evitare che i viaggiatori e il personale possano essere messi in pericolo da parti meccaniche, da installazioni elettriche o dai veicoli. La sala macchine deve essere facilmente accessibile al personale.
- .2 I locali per le parti meccaniche, le installazioni elettriche, i magazzini, ecc. devono essere chiusi, mediante chiave, all'accesso non autorizzato. Se ciò non è possibile, si deve apporre un divieto d'accesso ai non addetti ai lavori. Questo vale in particolare per le zone d'entrata e d'uscita.
- .3 I locali per le installazioni elettriche devono essere realizzati in modo da ridurre al minimo la formazione e l'infiltrazione di polvere proveniente dall'esterno. L'acqua, la neve, ecc. possono penetrarvi, al massimo, scorrendo lungo le funi.
- .4 Nei locali dove sono montati elementi elettrici non devono essere conservati oggetti che potrebbero essere pericolosi per l'esercizio.
- .5 Gli esplosivi non devono essere immagazzinati nelle stazioni.
- .6 Occorre inoltre osservare le disposizioni concernenti il banco di comando (n. 511), la prevenzione degli infortuni sul lavoro (n. 513), gli argani (n. 521.4 - .6), l'ubicazione (n. 541), gli accessi e le uscite (n. 543), i dispositivi anticaduta (n. 544), i dispositivi di tensione (n. 571.4, .5, .6), la disposizione dei dispositivi per l'arresto di emergenza (n. 625), l'illuminazione (n. 626), l'impianto parafulmini e la messa a terra (n. 632) e le istruzioni per i viaggiatori (n. 927).

832 Accessi, scale e ringhiere

- .1 Occorre osservare il numero 543.
- .2 Le porte a battenti non devono aprirsi sul lato dell'asse della linea.
- .3 Le scale per i viaggiatori devono essere larghe almeno 1,2 m e antiscivolo; esse devono essere provviste di ringhiere o di corrimani.
- .4 Nei punti in cui esiste rischio di caduta, occorre apporre delle ringhiere alte almeno 1 m. Esse devono essere dimensionate per sopportare una forza orizzontale di intensità pari a 800 N/m. Occorre inoltre osservare il numero 103.2.12 (norma SIA 358).

833**Prevenzione degli incendi**

- .1 Nella scelta dei materiali da costruzione e degli estintori occorre tener presente che le funi possono sopportare solo per breve tempo il calore sviluppato da un incendio.
- .2 La quantità di materiali da costruzione infiammabili deve essere ridotta al minimo.
- .3 Non sono consentiti materiali da costruzione della classe di incendio da I a III.
- .4 Pavimenti, pareti e soffitti delle stazioni di trasformazione, dei locali dell'impianto di riscaldamento e dei locali in cui sono immagazzinate sostanze infiammabili o autoinfiammabili devono essere resistenti al fuoco (F 90).
- .5 In prossimità di sorgenti di accensione, devono essere impiegati materiali da costruzione non infiammabili oppure occorre rispettare distanze di protezione sufficienti.
- .6 Occorre tenere a disposizione un numero sufficiente di estintori controllati dall'Associazione degli istituti cantonali di assicurazione antincendio.
- .7 Nella stazione motrice e, se necessario, anche nella stazione di rinvio e in quelle intermedie, occorre tenere a disposizione estintori che possono essere impiegati in caso di incendi di installazioni elettriche sotto tensione (classe di incendio E).
- .8 Inoltre devono essere rispettate le prescrizioni cantonali in materia di polizia edilizia e del fuoco e occorre tenere conto del numero 103.2.9 (raccomandazione SIA 183).

834**Locali particolari****Sale d'aspetto e servizi igienici**

- .1 Nelle stazioni dalle quali i viaggiatori, in caso di perturbazioni dell'esercizio o di recupero in linea, non possono raggiungere un centro abitato con le proprie forze, occorre mettere a disposizione locali riscaldabili o almeno riparati dalle intemperie.
- .2 Se necessario, le stazioni devono essere dotate di servizi igienici, in particolare in presenza di condizioni di cui al numero 834.1.

Locali per il personale

- .3 Ogni stazione deve essere dotata di un locale riscaldabile per il personale.

- .4 Se il posto di sorveglianza della stazione di rinvio o delle stazioni intermedie è installato nel locale del personale, esso deve essere disposto in modo adeguato (n. 511).

Officina

- .5 Occorre prevedere un'officina dotata dell'attrezzatura necessaria alla manutenzione.

835 Fossa del contrappeso

- .1 Se è situata nella zona di passaggio dei viaggiatori o del personale, la fossa del contrappeso deve essere circondata da ringhiere o coperta da reti di protezione.
- .2 La fossa deve essere dotata di una scala fissa e deve essere accessibile fino in fondo. Se necessario, deve poter essere illuminata con luce artificiale.
- .3 L'acqua di infiltrazione deve poter defluire o essere evacuata. Se necessario, occorre prevedere un riscaldamento e una pompa automatica.

836 Smontaggio di parti dell'impianto

- .1 Occorre prevedere la possibilità di fissare degli apparecchi di sollevamento per smontare le parti pesanti dell'impianto, tendere le funi e sollevare i veicoli.
- .2 Occorre iscrivere il carico ammissibile.
- .3 Se necessario, occorre prevedere aperture facilmente scopribili nel soffitto o nelle pareti.

84 Sostegni**841 Fondazioni**

- .1 Le caratteristiche del terreno della fondazione devono essere esaminate con molta cura; in particolare devono essere studiati i movimenti d'assestamento. Occorre inoltre tenere debitamente conto del problema della profondità dello strato gelato.
- .2 Prima di gettare le fondazioni, occorre confrontare le caratteristiche effettive del terreno con le ipotesi formulate in sede di progetto; all'Ufficio federale deve essere data la possibilità di ispezionare il terreno.
- .3 Occorre prestare particolare attenzione a che vi sia un efficace drenaggio dell'acqua in prossimità delle fondazioni.
- .4 Le fondazioni devono presentare un coefficiente minimo di sicurezza al sollevamento, allo scorrimento e al rovesciamento pari a $s = 1,5$; per la prova della stabilità non si deve tenere conto degli influssi dell'attrito di superficie e della resistenza offerta dal terreno. Le deroghe a tali restrizioni devono essere motivate e fatte valere solo con il consenso dell'Ufficio federale.
- .5 Per le azioni presenti durante l'esercizio dell'impianto (senza tener conto delle azioni accidentali), la risultante delle forze deve venirsi a trovare all'interno del nocciolo della superficie di fondazione.
- .6 Per quanto concerne la prova della stabilità globale secondo i numeri 841.4 e .5, per il calcolo dei pesi propri si assume il valore medio; per le azioni permanenti, variabili e accidentali i loro valori nominali, mentre per le forze esercitate dal terreno si assume un valore atteso, scelto prudentemente, senza moltiplicarlo per i fattori di carico.
- .7 Per quanto concerne gli ancoraggi al suolo o alla roccia eventualmente necessari, occorre osservare i numeri 824 e 825.2.
- .8 Occorre tener conto del carico causato dallo scorrimento della neve sui sostegni e sulle fondazioni.

842 Ancoraggi

- .1 L'ancoraggio dei sostegni nelle fondazioni deve essere assicurato mediante speciali tiranti d'ancoraggio.
- .2 Nei sostegni a traliccio, ogni montante d'angolo deve disporre di almeno due aste, i sostegni a sezione tubolare di almeno tre.
- .3 Per i nuovi sostegni delle funivie non è ammesso annegare i profili angolari nel calcestruzzo di fondazione; lo stesso vale per i sostegni a sezione tubolare.
- .4 Per i tiranti d'ancoraggio deve essere di regola impiegato acciaio protetto contro la ruggine.
- .5 I tiranti d'ancoraggio devono essere il più possibile disposti perpendicolarmente rispetto alla superficie delle piastre d'appoggio dei sostegni.
- .6 I dadi dei tiranti d'ancoraggio devono essere assicurati, ad esempio, mediante controdadi; non sono ammesse copiglie o bulinature.

843 Deformazioni

Allo scopo di garantire una sufficiente rigidezza dei sostegni, le deformazioni – misurate all'altezza dell'asse della fune – non devono superare i valori seguenti:

- | | | |
|--------|---|------------------|
| .1 | spostamento dell'asse del sostegno rispetto all'altezza del sostegno H (asse della fune): | |
| .1.1 | impianto in esercizio: | |
| .1.1.1 | sostegni d'appoggio | H/300 |
| .1.1.2 | sostegni di ritenuta | H/500 |
| .1.2 | impianto fuori esercizio, nonché in caso di situazione di rischio con azioni accidentali: | H/100 |
| .2 | Rotazione della testata del sostegno all'altezza dell'asse della fune | |
| .2.1 | impianto in esercizio: | 0,003 rad (10') |
| .2.2 | impianto fuori esercizio, nonché in caso di situazione di rischio con azioni accidentali: | 0,0175 rad (60') |

9 Esercizio e manutenzione**91 In generale****911 Prescrizioni d'esercizio**

- .1 Il regolamento d'esercizio e il manuale d'uso e di manutenzione devono essere consegnati al personale dietro presentazione della ricevuta. Il manuale d'uso e di manutenzione deve essere compilato conformemente alla rispettiva prescrizione-quadro.
- .2 Possono essere distribuiti anche estratti delle istruzioni di servizio. Un esemplare intero, completo degli schemi e dei documenti necessari, deve essere tenuto a portata di mano nella stazione motrice.

912 Capotecnico

- .1 Il capotecnico deve essere presente ai controlli e alle ispezioni dell'Ufficio federale.
- .2 Egli si incarica di adattare o completare le prescrizioni d'esercizio, qualora ciò si renda necessario in base alle esperienze raccolte o alle modifiche apportate all'impianto.
- .3 Nelle sue disposizioni, egli tiene conto della sicurezza del personale.

913 Personale

L'età minima del personale impiegato è stabilita come segue:

- | | | |
|----|---------------------------------------|---------|
| .1 | macchinista | 20 anni |
| .2 | almeno un dipendente in ogni stazione | 18 anni |
| .3 | resto del personale | 15 anni |

92 Esercizio**921 In generale**

- .1 Prima di ogni messa in servizio, occorre verificare se l'esercizio può essere svolto senza pericolo.
- .2 Se si constatano difetti, l'esercizio può iniziare o proseguire solo se il capotecnico ha dato il suo consenso.

922 Messa in servizio e prove a campione**Messa in servizio giornaliera**

- .1 Prima della messa in servizio giornaliera, i controlli (controlli giornalieri) devono almeno comprendere:
 - .1.1 una corsa di prova (n. 923);
 - .1.2 l'idoneità al funzionamento dei circuiti di sicurezza e di sorveglianza sui quali agiscono direttamente i dispositivi per l'arresto di emergenza e gli interruttori sui sostegni;
 - .1.3 l'idoneità al funzionamento dei dispositivi di azionamento dell'arresto di emergenza dei circuiti di sorveglianza in caso di dispersione a terra, di cortocircuito e di interruzione;
 - .1.4 i valori di corrente o i segnali di controllo degli impianti di telesorveglianza (corrente di riposo, di interruzione, di cortocircuito e di dispersione a terra, ecc.);
 - .1.5 l'idoneità al funzionamento dell'arresto elettrico alla massima velocità di marcia;
 - .1.6 l'idoneità al funzionamento del pulsante per la riduzione della velocità di marcia dai punti dove può essere regolata (n. 652.8.1);
 - .1.7 l'idoneità al funzionamento dei collegamenti audio per l'impianto;
 - .1.8 l'accessibilità a tutti i dispositivi per l'arresto di emergenza;
 - .1.9 l'appoggio della fune portante-traente sulle pulegge e sui rulli nelle stazioni;
 - .1.10 lo stato delle superfici di frenatura;
 - .1.11 la posizione dei contrappesi o dei carrelli di tensione, oppure l'idoneità al funzionamento del dispositivo idraulico di tensione;
 - .1.12 l'ermeticità dei sistemi idraulici o pneumatici e dei riduttori;

Prove a campione giornaliere

- .2 Le prove a campione giornaliere durante l'esercizio devono almeno comprendere:
 - .2.1 le tensioni e le correnti dell'argano elettrico;
 - .2.2 i dispositivi indicatori e di segnalazione;
 - .2.3 il moto dell'argano, delle pulegge e dei rulli delle funi nelle stazioni;
 - .2.4 l'idoneità al funzionamento delle barriere d'accesso;
 - .2.5 l'anemometro.

Messa in servizio dopo sospensioni straordinarie dell'esercizio

- .3 Se l'esercizio è temporaneamente sospeso a causa di condizioni climatiche pericolose per l'esercizio stesso (vento, temporali, neve, valanghe, ecc.), la ripresa del servizio deve essere preceduta almeno da una corsa di prova (n. 923).
 - .4 Se l'esercizio è stato sospeso temporaneamente a causa di temporali con conseguenti possibili danni, prima della ripresa del servizio occorre eseguire almeno i seguenti controlli:
 - .4.1 una corsa di prova (n. 923);
 - .4.2 l'esame dell'idoneità al funzionamento dei dispositivi di azionamento dell'arresto di emergenza dei circuiti di sorveglianza;
 - .4.3 il controllo visivo dei dispositivi parafulmine;
 - .4.4 l'esame delle parti mobili degli interruttori sui sostegni (azionamento manuale), qualora non si possa escludere l'eventualità che un fulmine colpisca la linea telefonica o quella degli interruttori.

923**Corsa di prova**

- .1 La corsa di prova deve essere effettuata almeno su un lato dell'impianto, da un dipendente debitamente istruito. Occorre osservare che su ambedue i lati dell'impianto:
 - .1.1 l'appoggio delle funi e il moto dei rulli sui sostegni siano corretti (rotazione dei rulli, rumori durante la rotazione);
 - .1.2 il deposito di neve o di ghiaccio sulle rulliere non possano ostacolare il passaggio sui sostegni, il moto dei rulli, il funzionamento degli interruttori sui sostegni o dei raccogliguni;
 - .1.3 il deposito di neve o di ghiaccio sulle pedane dei sostegni non possano ostacolare l'esercizio;
 - .1.4 il deposito di neve o ghiaccio non possa ostacolare l'idoneità al funzionamento dell'anemometro;

- .1.5 la linea telefonica e degli interruttori siano sospese al di sopra della fune portante-traente;
 - .1.6 le distanze necessarie dagli alberi o dalla coltre di neve siano rispettate (anche a pieno carico).
- .2 Per la corsa di prova si applica inoltre quanto segue:
- .2.1 occorre fermarsi prima dell'entrata nella stazione, se vi sono depositi di neve o di ghiaccio che possono ostacolare l'entrata;
 - .2.2 il banco di comando deve essere occupato durante la corsa di prova; se quest'ultima è telecomandata, deve essere occupato il posto di sorveglianza della stazione di partenza;
 - .2.3 durante la corsa di prova deve essere disponibile un collegamento radio;
 - .2.4 non è permesso trasportare viaggiatori mentre si svolge la corsa di prova;
 - .2.5 nel caso di corsa di prova telecomandata, il banco di comando deve essere occupato immediatamente dopo la corsa stessa.

924**Occupazione delle stazioni**

- .1 Ogni stazione deve essere occupata da almeno un dipendente debitamente istruito, il quale sorveglia quanto accade nella stazione fintanto che ci sono viaggiatori sul tracciato. In particolare egli deve sorvegliare le operazioni di cui ai numeri 511.1.1 e .1.2.
- .2 Egli deve inoltre osservare l'oscillazione trasversale delle seggiole in avvicinamento.
- .3 Dopo la messa in servizio di un impianto, o dopo il rinnovo delle installazioni elettriche, l'esercizio deve essere sorvegliato per un periodo sufficientemente lungo da un dipendente supplementare debitamente istruito, di regola per tre mesi d'esercizio.

925**Telefono di servizio e ricetrasmettitori**

- .1 Il telefono di servizio e i ricetrasmettitori devono essere impiegati solo per le comunicazioni di servizio.
- .2 Durante l'esercizio, in ogni stazione deve essere disponibile un ricetrasmettitore funzionante.

926 Condizioni particolari d'esercizio

- .1 Non è consentito il servizio continuo:
- .1.1 quando i dispositivi d'azionamento dell'arresto di emergenza dell'impianto di telesorveglianza sono esclusi completamente o in parte;
- .1.2 quando i dispositivi d'azionamento dell'arresto di emergenza di altri dispositivi di sicurezza sono esclusi, a meno che le loro funzioni non possano essere affidate, completamente e per tutta la durata dell'esercizio, a personale supplementare;
- .1.3 con l'argano ausiliario, se non è disponibile un argano di emergenza;
- .1.4 con l'argano di emergenza;
- .1.5 con la metà di un argano doppio quando l'altra metà non è in grado di funzionare, a meno che non sia disponibile un argano ausiliario o di emergenza;
- .1.6 quando la regolazione o il comando della forza frenante sono disinseriti e l'azione del freno potrebbe essere inammissibile o pericolosa per i viaggiatori.
- .2 Con l'autorizzazione del capotecnico, nei casi di cui al numero 926.1, possono essere trasportati i viaggiatori che si trovano sul tracciato o che non possono raggiungere un centro abitato con le proprie forze oppure senza pericolo, quando:
 - .2.1 nessuno corre pericolo oppure nessuna parte dell'impianto rischia di danneggiarsi; se necessario, occorre controllare il tracciato;
 - .2.2 la velocità di marcia è ridotta di conseguenza;
 - .2.3 le funzioni dei dispositivi di sicurezza non funzionanti sono assunte, per quanto ciò sia possibile, da personale supplementare;
 - .2.4 grazie all'occupazione del banco di comando, l'impianto può essere arrestato in qualsiasi momento su ordine via ricetrasmettente.

927 Istruzioni ai viaggiatori

- .1 Le istruzioni ai viaggiatori devono essere affisse in modo ben visibile sotto forma di pittogrammi o scritte in più lingue.
- .2 Occorre affiggere dei cartelli con le istruzioni seguenti:
 - .2.1 «abbassare la barra», poco dopo la zona di imbarco;
 - .2.2 «alzare la barra», al più presto 6 s prima della zona di sbarco;
 - .2.3 indicazione delle zone di sbarco, quando si trasportano contemporaneamente pedoni e sciatori;
 - .2.4 «vietato dondolarsi», in numero sufficiente lungo il tracciato;

- .2.5 «entrata» e «uscita»;
- .2.6 «vietato l'ingresso»;
- .2.7 divieto di salire sulle seggiola quando le stazioni non sono occupate dal personale.
- .3 Per le stazioni non occupate dal personale, le entrate e le uscite devono essere sbarrate e presentare un cartello con la scritta «Vietato l'ingresso».

928**Corse notturne**

- .1 Le corse notturne aperte al pubblico sono consentite solo con l'autorizzazione dell'Ufficio federale.
- .2 Corse notturne frequenti sono autorizzate solo se, durante il loro svolgimento, il tracciato è illuminato mediante proiettori fissi. Occorre osservare i numeri 626.1.3 e 2.3.

929**Trasporto di pedoni**

- .1 Il trasporto contemporaneo di pedoni e di sciatori è consentito solo in casi giustificati;
 - .1.1 per seggiola sono ammessi al massimo due pedoni;
 - .1.2 non è consentito il trasporto contemporaneo di pedoni e di sciatori su una stessa seggiola.

93 Recupero in linea**931 In generale**

Ogni veicolo deve essere raggiungibile da personale di soccorso senza alcun intervento da parte dei viaggiatori.

932 Congegni di recupero

- .1 Si devono impiegare solo i congegni di recupero autorizzati dall’Ufficio federale o da un organo da questo riconosciuto.
- .2 I congegni di recupero devono poter essere fissati in modo semplice e affidabile alla seggiola o alla fune portante-traente.
- .3 Le apparecchiature per l’operazione di calata e gli arganelli di discesa, con le relative funi, devono soddisfare i requisiti di cui al numero 103.2.18.
- .4 Le apparecchiature per l’operazione di calata devono essere impiegate solo nel quadro di operazioni di questo tipo la cui affidabilità è stata comprovata.
- .5 I congegni di scorrimento longitudinale lungo la fune portante-traente e le misure di sicurezza devono garantire che:
 - .5.1 lo scarrucolamento non sia possibile;
 - .5.2 gli ingrossamenti delle impalmature della fune non costituiscano un ostacolo allo scorrimento;
 - .5.3 il personale di soccorso non sia esposto a pericolo in alcuna fase dello scorrimento longitudinale.

933 Piano e durata dell’operazione di recupero in linea

- .1 Per ogni impianto deve essere predisposto un piano di recupero che garantisca che i viaggiatori possano essere tratti in salvo in modo sicuro, anche nelle condizioni più sfavorevoli ed entro tempi ammissibili.
- .2 Il piano di recupero deve essere concepito in modo che la durata dell’operazione di recupero non superi le due ore. In caso di condizioni atmosferiche sfavorevoli, i tempi devono essere ridotti.
- .3 Il tempo di recupero inizia con l’arresto dell’impianto e termina quando i viaggiatori hanno toccato il suolo. Tuttavia, l’intera operazione di recupero si considera terminata solo quando i viaggiatori hanno raggiunto una stazione o un’altra località da cui possano essere trasferiti in tutta sicurezza.

94 Manutenzione**941 In generale**

- .1 L'impresa di trasporto a fune deve prevedere tempo a sufficienza per i lavori di manutenzione. Occorre pianificare per tempo i lavori di manutenzione.
- .2 Almeno una volta all'anno lo stato delle installazioni elettriche deve essere sottoposto al controllo da parte di specialisti in possesso delle necessarie nozioni tecniche; se necessario occorre procedere anche ai lavori di riparazione.
- .3 L'impresa di trasporto a fune deve disporre degli utensili, dei dispositivi di controllo e di misura, nonché dei pesi necessari al controllo dei freni.
- .4 I pezzi di ricambio necessari per i lavori di manutenzione devono essere pronti per l'uso e disponibili in quantità sufficiente; essi inoltre devono essere immagazzinati in modo adeguato.
- .5 Occorre conservare in buono stato gli apparecchi di sollevamento, le funi, ecc., necessari per i lavori di manutenzione. Il carico ammissibile deve essere iscritto.
- .6 Per la manutenzione del tracciato occorre disporre di un veicolo appropriato, con il quale trasportare il personale e il materiale necessario e dal quale sia semplice salire sui sostegni. Occorre inoltre osservare quanto segue:
 - .6.1 il carico utile ammissibile e le indicazioni circa la sua utilizzazione devono figurare sul veicolo;
 - .6.2 se tale veicolo è accoppiato alla fune, è vietato il trasporto di viaggiatori.

942 Pianificazione della manutenzione

I piani di manutenzione per l'ispezione e la manutenzione devono tener conto dei controlli periodici prescritti nell'allegato 2.

943 Liste di controllo, controlli interni

- .1 I lavori di manutenzione (controllo, manutenzione e riparazione) devono essere riportati, per quanto possibile, in liste di controllo, con le quali gli incaricati dei lavori devono confermarne l'avvenuta esecuzione mediante firma.
- .2 I lavori di manutenzione importanti per la sicurezza devono essere controllati da una seconda persona, la quale conferma l'avvenuta verifica apponendo la sua firma.

944**Comunicazioni all’Ufficio federale**

- .1 Entro il 31 marzo di ogni anno occorre comunicare all’Ufficio federale:
 - 1.1 il numero delle ore di funzionamento, dei viaggiatori trasportati e la massa delle merci trasportate;
 - 1.2 i lavori di manutenzione eseguiti (rapporto annuale). Occorre inoltre allegare i protocolli di misura, ecc.
- .2 Gli incidenti e le anomalie di funzionamento devono essere comunicati all’Ufficio federale conformemente all’articolo 9 dell’ordinanza sugli impianti di trasporto a fune. Le comunicazioni telefoniche devono essere confermate per iscritto (modulo per la notifica di incidenti e di perturbazioni).

10 Disposizioni finali**1001 Diritto previgente: abrogazione**

Le disposizioni d'esecuzione del 5 ottobre 1963¹⁵ del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e dell'energia, relative all'ordinanza del 23 settembre 1963¹⁶ sulla costruzione e sull'esercizio di funivie e funicolari con concessione federale, sono abrogate.

¹⁵ RU 1963 827

¹⁶ RU 1963 1033

Allegato 1
(n. 614.1, .2, .3 e .4)
(n. 615.1)
(n. 616)

Parte I: Impiego dei dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando (n. 614.1 e 616)

Nella parte I della seguente tabella si può dedurre per quali tipi di comando i dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando elencati devono essere installati e in grado di funzionare. I dispositivi di comando sono riportati solo se non devono essere installati e in grado di funzionare per tutti i tipi di comando. Possono essere presenti anche dispositivi supplementari di sicurezza, di protezione e di comando, a condizione che anche per questi dispositivi di comando siano installati, e in grado di funzionare, almeno i necessari dispositivi di sicurezza e di protezione. Per quanto concerne il comando di riserva, occorre tener presente il numero 616.

Parte Es: Esclusione dei dispositivi di sicurezza (n. 615.1)

Allo scopo di evitare, per quanto possibile, le operazioni di recupero in linea, devono poter essere esclusi i dispositivi di sicurezza, specialmente se designati nella parte Es della seguente tabella.

Parte E: Effetto dei dispositivi di sicurezza e di protezione (n. 614.2 e .3)

Quando entra in funzione o viene azionato uno dei dispositivi di sicurezza o di protezione riportati nella parte E della seguente tabella, l'impianto deve essere fermato automaticamente tramite l'arresto elettrico (n. 654), l'arresto di emergenza con il freno di servizio (n. 655) o con il freno di sicurezza (n. 656), oppure la partenza deve essere automaticamente bloccata tramite l'interruzione del circuito di sicurezza corrispondente, specificato nella parte E della seguente tabella. L'arresto d'emergenza con freno di sicurezza deve anche avvenire tramite la chiusura del necessario circuito a corrente di lavoro (n. 656.1.2). Per gli impianti secondo il numero 525.3, l'arresto deve essere possibile tramite l'arresto elettrico; inoltre, il corrispondente circuito di sicurezza deve essere interrotto qualora ciò sia consentito in caso di intervento o di azionamento di uno dei dispositivi di sicurezza o di protezione, secondo la parte E della seguente tabella.

Significato dei simboli:

- X = deve essere presente e in grado di funzionare
- (X) = deve essere presente ed in grado di funzionare, a seconda della situazione
- es = deve poter essere escluso (n. 615)
- X^{es} = deve essere in grado di funzionare, a meno che non sia escluso il circuito di sorveglianza sul quale agisce, in certi casi, questo dispositivo di sicurezza o di protezione.
- M = questo effetto deve verificarsi obbligatoriamente
- O = o/o (a seconda del modo, della situazione, ecc.)
- O = a seconda della situazione
- R = ritorno necessario nella posizione iniziale eseguito manualmente (n. 614.6)

Significato delle colonne

Indicazione dei numeri in cui sono riportate le disposizioni corrispondenti									
Telecomando			Impiego dei dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando						
Comando diretto									
Comando manuale									
Max ammissibile (n. 616.2)			Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando						
Min richiesto (n. 616.4)									
Riduzione della velocità di marcia (n. 616.3)									
Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando: esclusione (n. 615)									
Partenza bloccata			Circuiti di sicurezza						
Arresto elettrico (n. 654)									
Arresto d'emergenza con freno di servizio (n. 655)									
Arresto d'emergenza con freno di sicurezza (n. 656)									
Osservazioni									



Numero	I						Es	E				Osservazioni		
	TC	CD	CM	CR				PB	AE	Em Fse	Em Fsi			
				Max	Min	Vrid								



Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando

Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando										Osservazioni								
	Numero	I			Es			E			PB	AE	Em	Fs				
		TC	CD	CM	CR			Max	Min	V_{rid}								
1 Arresto dell'impianto																		
1.1 Arresto normale	614.4 653	X	X	(X)														
1.2 Arresto elettrico, per gli impianti di cui al numero 525.3	525.3 614.2 e .3 654	X	X	(X)														
1.3 Arresto elettrico per gli altri impianti	614.2 (X)(X) 654	(X)	(X)	(X)														
1.4 Arresto d'emergenza con freno di servizio	614.2 655	X	X	X											M			
1.5 Arresto d'emergenza con freno di sicurezza, azionamento elettrico	526.2 614.2 656	X	X	X	(X)										M R			
2 In generale																		
2.1 Dispositivi per l'arresto d'emergenza	625	X	X	X	X										X^{es}			
2.1.1 un dispositivo per l'arresto d'emergenza in ogni stazione e interruttore d'emergenza nella sala macchine															(O) O			
2.1.2 altri dispositivi per l'arresto d'emergenza															O O			

Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando	Numero	1				E				Osservazioni
		TC	CD	CM	CR	PB	AE	Em	Fsi	
				Max	Min	V _{rid}				
2.2 Chiavistellamento reciproco dell'argano principale, ausiliario e di emergenza	658.1	X	X	X	X	X				M: numero 658.1
2.3 Chiavistellamento nel caso di argano doppio	658.2	X	X	X	X	X				M: numero 658.2
2.4 Sorveglianza del sistema di raffreddamento, se necessario	521.5	X	X	X	X	X	O (O)			
2.5 Sorveglianza della pressione di lubrificazione dei riduttori, se necessario	622.7					X	O (O)			
2.6 Sorveglianza del carrello di tensione o del contrappeso	524.3	X	X	X	X	X				
2.7 Sorveglianza del dispositivo idraulico di tensione	572.4	X	X	X	X	X ^{es}	O O			
2.7.1 Pressione troppo bassa	574.2	X	X	X	X	X ^{es}				
2.7.2 negli altri casi	512.12.8	X	X	X	X					M: dispositivi di segnalazione (n. 641.9.3 o 641.10) e, in caso di imbarco nella direzione della fune, l'autorizzazione di partenza non è accordata (n. 543.3).
2.8 Sorveglianza dei dispositivi ribaltabili, di scorrimento e simili, se necessario		X	X	X	X	X		O O		
2.9 Fusibili e fusibili automatici						X	X	O O		
								X		

Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando		Numero	I			E			Osservazioni		
			TC	CD	CM	CR		PB	AE	Em	Fsi
			Max	Min	V _{rid}						
2.9.1	fusibili e fusibili automatici che proteggono i circuiti elettrici importanti per la sicurezza							O	O		
2.10	Riduzione della velocità di marcia	652.8	X	(X)	(X)	1,5 m/s	X ^{ES}				
2.11	Dispositivo di sicurezza che impedisce il superamento della piazza d'arrivo in caso di esercizio della sciovia	545.3	X	X	X			O	O		
3 Dispositivi elettrici di trazione											
3.1	Regolazione della velocità di marcia	651.5	X	X	(X)	(X)(X)					
3.2	Velocità di marcia: limitazione prima della partenza	652.7.1	X	X		(X)(X)	(X)				
3.3	Azionamento in caso di eccesso di velocità $v \geq V_{\max} + 10$ per cento	658.3	X	X	X	X		M			
3.4	Sorveglianza della decelerazione dell'arresto elettrico	614.2 e .3 654.5 657	X	X	X	X	X	M		R	
3.5	Sorveglianza della decelerazione del freno di servizio	655.4 657	X	X	X	X	1,5 m/s		M	R	
3.6	Regolazione o comando della forza frenante in grado di funzionare, cioè non disinseriti	341.3.2.2 525.2 652.5.1.3 655.2 926.1.6	X	X	X		1,5 m/s				

	Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando	Numero	1				Es	E	Osservazioni
			TC	CD	CM	CR			
			Max	Min	V _{ref}				
3.7	Freno di servizio: sorveglianza della posizione aperta	658.4	X	X	(X)(X)(X)			O	O
3.8	Sorveglianza di ritorno	658.5	X	X	X	(X)			M
3.9	Freno di sicurezza azionato: azionamento dell'arresto di emergenza	656.2	X	X	X	X	X		
3.10	Freno di sicurezza: sorveglianza della pressione	656.4	X	X	X	X	X		M
3.11	Esclusione di pericolo in seguito a forti variazioni della coppia motrice	658.7	X	X	X	X	1,5 m/s		M
3.12	Esclusione di pericolo in seguito a caduta della rete o di assimmetria nella rete di alimentazione	658.8	X	X	X	X	X		M: disinserire il gruppo convertitore
3.13	Sorveglianza dei valori effettivi e nominali (numero di giri)	658.12	X	X	X	X	1,5 m/s		M
3.14	Sorveglianza del valore effettivo (numero di giri)	658.12	X	X	X	X	1,5 m/s	(O) O	
3.15	Sorveglianza dell'assorbimento di corrente del motore principale (corrente di punta)		X	X	X	X	X		M
3.16	Sorveglianza dell'assorbimento di corrente del motore principale (corrente di regime)		X	X	X	X	X	(O) O	

Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando	Numero	I			E			Osservazioni		
		TC	CD	CM	CR		PB	AE	Em	Fse
					Max	Min				
3.17 Protezione termica dei campi delle macchine elettriche	658.14	X	X	X	X	X	X	(O)	O	
3.18 Sorveglianza della corrente di campo minima del motore principale	658.15	X	X	X	X	X	X		M	
3.19 Interruttori di protezione del motore	658.16	X	X	X	X	X	X		M	
3.19.1 per il convertitore, il motore principale, ecc.										
3.19.2 per le altre macchine							O	O		
4 Impianto di telesorveglianza										
4.1 Circuiti di sorveglianza	671	X	X	X	X	X	es			
4.2 Interruttori sui sostegni	555 673	X	X	X	X	X	es	O	O	R
4.3 Altri azionamenti dell'arresto di emergenza dell'impianto di telesorveglianza (ad es. interruzione, cortocircuito, dispersione a terra)	654.3 671	X	X	X	X	X	es	O	O	
4.4 Ordine imparito via telecomando per la riduzione della velocità di marcia	652.8 675	X	(X)	(X)	X	(X)	1,5 m/s	es		
4.5 Ordini impariti via telecomando per l'arresto normale, ecc.	653.3 675	X			X		es			

*Allegato 2
(n. 942)*

Controlli periodici

1 Controlli settimanali

Settimanalmente occorre controllare almeno l'idoneità al funzionamento del motore ausiliario o di quello d'emergenza.

2 Controlli mensili

I controlli mensili devono almeno comprendere

- 2.1 tutti i dispositivi per l'arresto d'emergenza nelle stazioni;
- 2.2 lo stato della fune portante-traente nelle zone in cui si sono riscontrati la rottura dei fili o danni esterni; controllo visivo ($v \leq 0,3$ m/s) o mediante un apparecchio di controllo;
- 2.3 la variazione della lunghezza delle funi;
- 2.4 l'usura:
 - 2.4.1 dei rivestimenti delle pulegge e dei rulli,
 - 2.4.2 dei rivestimenti delle ganasce dei freni,
 - 2.4.3 di spazzole o rulli per la messa a terra delle funi;
- 2.5 l'esame:
 - 2.5.1 del freno di servizio con regolazione della forza frenante (misurando le distanze o i tempi di frenatura e la contropressione) con carico parziale,
 - 2.5.2 del freno di servizio con comando della forza frenante (misurando le distanze o i tempi di frenatura) e con carico parziale, in modo da controllare tutti i gradini di frenatura,
 - 2.5.3 del freno di servizio negli altri casi (misurando le distanze o i tempi di frenatura) con seggiola vuote,
 - 2.5.4 del freno di sicurezza (misurazione delle distanze o dei tempi di frenatura) con seggiola vuote,
 - 2.5.5 dei dispositivi di sorveglianza della decelerazione,
 - 2.5.6 dell'azionamento elettrico del freno di sicurezza (circuito a corrente di lavoro e circuito a corrente di riposo, ciascuno singolarmente),
 - 2.5.7 dell'azionamento del freno di servizio in caso di eccesso di velocità;
 - 2.5.8 dell'azionamento/degli azionamenti del freno di sicurezza in caso di eccesso di velocità, in entrambe le direzioni di marcia,

- 2.5.9 degli accumulatori;
- 2.6 le corse con il comando di riserva, nonché con l'argano ausiliario o di emergenza;
- 2.7 lo stato delle rulliere e dei bilancieri, dei guidafune, dei bulloni e delle sicurezze compresa la fissazione alla testata del sostegno;
- 2.8 lo stato dei veicoli comprese le morse e le barre di chiusura;
- 2.9 lo spostamento delle morse.

3 Controlli trimestrali

I controlli trimestrali devono almeno comprendere

- 3.1 lo stato della fune portante-traente: impalmature e trefoli inseriti, a impianto fermo;
- 3.2 l'azionamento manuale degli interruttori sul sostegno o il controllo visivo degli interruttori a barretta di rottura;
- 3.3 i sostegni e altre costruzioni in acciaio, soltanto dopo la prima messa in servizio, e più precisamente:
 - 3.3.1 le cricche superficiali sui cordoli di saldatura,
 - 3.3.2 il bloccaggio o la coppia di serraggio dei chiodi ribaditi e dei bulloni,
 - 3.3.3 la linearità delle aste.

4 Controlli semestrali

I controlli semestrali devono almeno comprendere

- 4.1 lo stato della fune portante-traente e delle funi tenditrici: controllo visivo su tutta la lunghezza ($v \leq 0,3$ m/s) oppure mediante un apparecchio di controllo, sempre che non si siano riscontrati la rottura dei fili o altri danni esterni (n. 2.2);
- 4.2 lo stato delle funi delle linee telefoniche e degli interruttori: zone di appoggio e di fissazione.

5 Controlli annuali, esercitazione di recupero in linea

I controlli annuali devono almeno comprendere

- 5.1 la misurazione:
- 5.1.1 della resistenza d'isolamento verso terra delle funi sorvegliate (n. 671.2),
- 5.1.2 della resistenza della fune portante-traente verso terra;

- 5.2 il controllo visivo:
- 5.2.1 delle installazioni elettriche sui sostegni,
- 5.2.2 dei dispositivi speciali di protezione (messa a terra di protezione, protezione contro i fulmini, ecc.),
- 5.2.3 delle costruzioni protettive agli incroci con le linee elettriche;
- 5.3 l'esame:
- 5.3.1 dei dispositivi elettrici di sicurezza, se necessario con i loro valori di soglia,
- 5.3.2 dell'idoneità al funzionamento degli interruttori a barretta di rottura, togliendo le barrette di rottura,
- 5.3.3 dei dispositivi elettrici di comando e di regolazione,
- 5.3.4 dei collegamenti elettrici dei sostegni verso terra (n. 674.5.1) oppure dell'isolamento rinforzato sui sostegni (n. 674.5.2),
- 5.3.5 delle installazioni e degli elementi elettrici, nonché le fissazioni e i dispositivi di azionamento (stato dei contatti e dei morsetti, bloccaggio dei bulloni, ecc.),
- 5.3.6 dell'idoneità al funzionamento dell'anemometro,
- 5.3.7 dei valori di soglia dei circuiti di sorveglianza (messa a terra, cortocircuito e interruzione),
- 5.3.8 dell'idoneità al funzionamento dei pezzi di ricambio, se necessario;
- 5.4 il controllo delle rulliere, dei bilancieri e dei guidafune, per quanto concerne:
- 5.4.1 le cricche, le deformazioni e l'usura,
- 5.4.2 la coppia di serraggio o gli elementi di sicurezza dei bulloni, compresa la fissazione alla testata dei sostegni,
- 5.4.3 il gioco assiale e la deviazione trasversale rispetto alla fune, nonché il movimento dei cuscinetti delle rulliere e dei bilancieri (dopo aver sollevato la fune portante-traente);
- 5.5 l'azionamento degli interruttori sui sostegni simulando lo scarrucolamento della fune;
- 5.6 l'esame:
- 5.6.1 del freno di servizio, con carico verso valle e verso monte (misurando la distanza o i tempi di frenatura, le contropressioni in caso di regolazione della forza frenante, o i gradini di frenatura in caso di comando della forza frenante),
- 5.6.2 del freno di sicurezza con carico verso valle (con misurazione delle distanze o dei tempi di frenatura);

- 5.7 controllo delle parti meccaniche e dei veicoli per quanto concerne:
5.7.1 le cricche, le deformazioni e l'usura,
5.7.2 il bloccaggio dei chiodi ribaditi o la coppia di serraggio o gli elementi di sicurezza dei bulloni;
- 5.8 i sostegni e le fondazioni, per quanto concerne i danni dovuti al gelo, alla caduta di sassi, alla pressione della neve, ai movimenti del terreno, ecc., (ispezione lungo la linea dopo la stagione invernale);
- 5.9 le stazioni e le fondazioni, analogamente al numero 5.8;
- 5.10 i sostegni e altre costruzioni in acciaio, soltanto dopo la prima messa in servizio, e più precisamente:
5.10.1 le cricche superficiali sui cordoli di saldatura,
5.10.2 il bloccaggio o la coppia di serraggio dei chiodi ribaditi e dei bulloni,
5.10.3 la linearità delle aste;
- 5.11 l'esame dello stato delle funi di soccorso aperte: controllo visivo su tutta la lunghezza ($v \leq 0,3 \text{ m/s}$) o mediante un apparecchio di controllo;
- 5.12 il controllo (visivo) della fune tenditrice sul verricello: srotolandola di 5 m;
- 5.13 l'esecuzione di una esercitazione di recupero in linea.

6 Controlli ad intervalli pluriennali

Gli altri controlli devono almeno comprendere:

- 6.1 ogni due anni:
6.1.1 i sostegni e le altre costruzioni in acciaio:
6.1.1.1 la presenza di cricche superficiali sui cordoli di saldatura,
6.1.1.2 il bloccaggio dei chiodi ribaditi e dei bulloni in acciaio da carpenteria,
6.1.2 la messa a terra del neutro o la messa a terra di protezione degli elementi elettrici amovibili; quelli fissi devono essere controllati conformemente alle prescrizioni federali in materia,
6.1.3 la linearità delle aste,
6.1.4 solo dopo la prima messa in servizio: il controllo dei tiranti (n. 824.2.2), con riferimento alla solidità e alla protezione contro la corrosione, nonché la misurazione dei movimenti delle opere (n. 824.2.4);

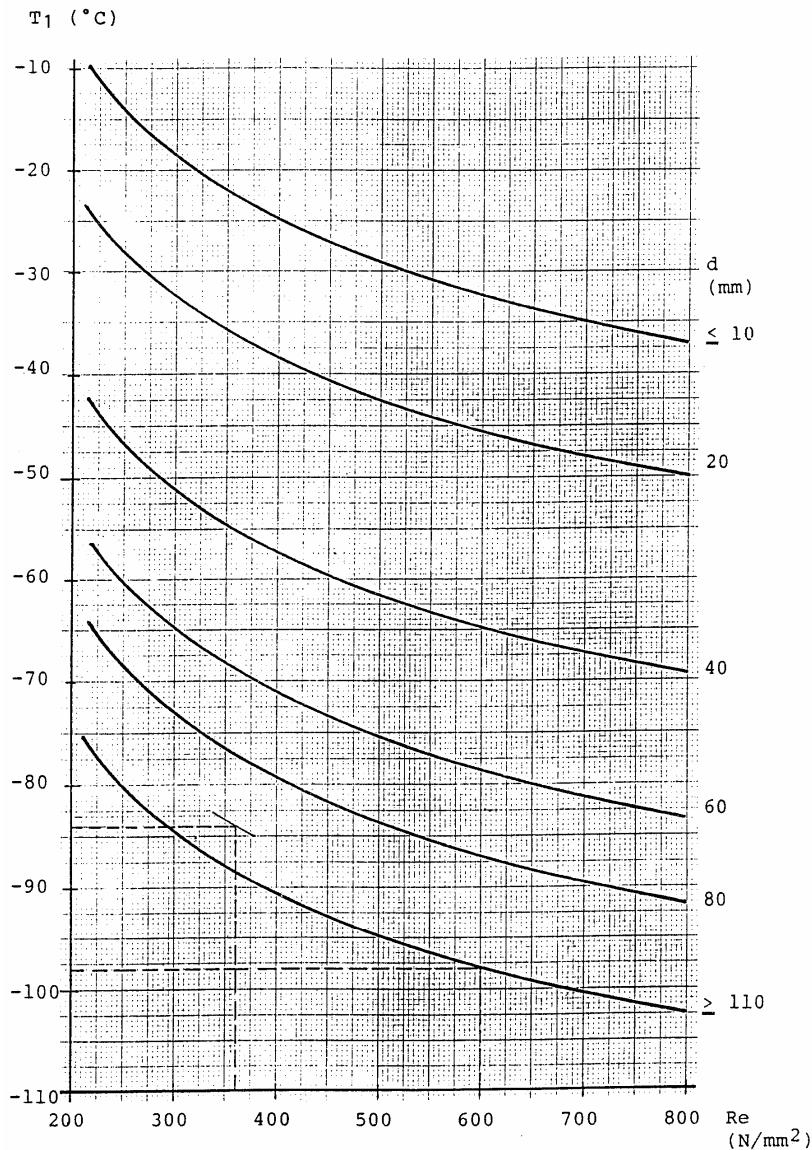
-
- 6.2 Ogni sei anni:
 - 6.2.1 la coppia di serraggio dei bulloni ad alta resistenza precompressi,
 - 6.2.2 il controllo dei tiranti (n. 824.2.2), con riferimento alla loro solidità e alla protezione contro la corrosione; nonché la misurazione dei movimenti delle opere (n. 824.2.4);
 - 6.3 nel caso in cui i costruttori non prescrivano scadenze più brevi per i controlli:
 - 6.3.1 controllo delle morse (smontaggio dei componenti), ogni 4 anni,
 - 6.3.2 controllo del freno di servizio e del freno di sicurezza (smontaggio dei componenti), ogni 6 anni,
 - 6.3.3 controllo delle rulliere (smontaggio dei componenti), ogni 6 anni,
 - 6.3.4 controllo di tutte le parti portanti del veicolo tramite una procedura di controllo riconosciuta per verificare l'assenza di cricche (controllo non distruttivo): la prima volta dopo 10 anni, in seguito ogni 5 anni.

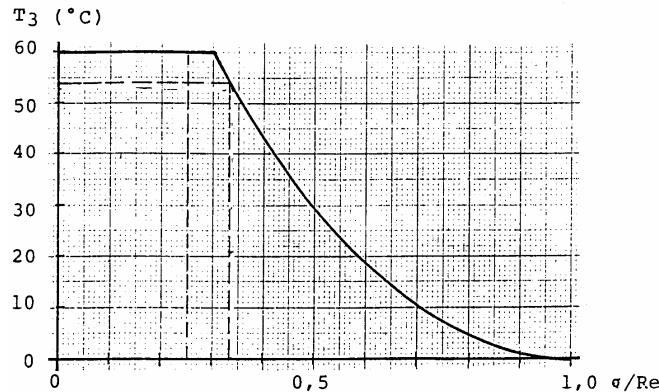
Allegato 3
(n. 533.1 e 701.4)

1 Lavoro specifico di resilienza

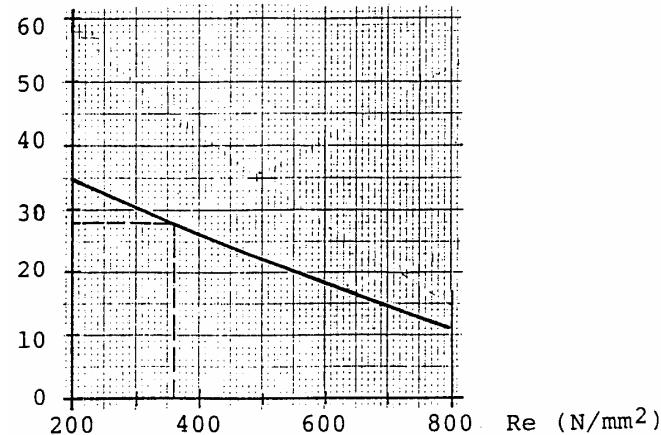
Con la prova ISO V occorre raggiungere, per la temperatura di prova T_{K28} , un valore specifico di resilienza non inferiore a 28 J.

Il nomogramma della pagina seguente serve a determinare la necessaria temperatura di prova del lavoro specifico T_1 in funzione del limite di snervamento del materiale Re e dello spessore dell'elemento di costruzione d. Per una temperatura di esercizio superiore ai -40° C, per una azione improvvisa o provocata da urti e per tensioni di elementi di costruzione vicini al limite di snervamento, si applica $T_1 = T_{K28}$. In condizioni d'esercizio diverse può essere ammessa una temperatura di prova T_1 aumentata della somma dei fattori di correzione determinanti T_2 , T_3 e T_4 .

2**Spessore, limite di snervamento (nomogramma)**

3**Temperatura d'esercizio (fattore di correzione)**Temperatura d'esercizio $\geq 0^\circ\text{C}$: $T_2 = 28^\circ\text{C}$ **4****Tensione di elementi di costruzione
(fattore di correzione)****5****Tipo di sollecitazione (fattore di correzione)**

Carico statico o cambiamento lento del carico (per es. assi fermi delle pulegge di rinvio).

 T_4 ($^\circ\text{C}$)

6**Esempi di lettura**

6.1

Asse fermo della puleggia di rinvio prima della stazione a monte, diametro $d = 95$ mm, limite di snervamento $Re = 360$ N/mm 2 , sollecitazione massima $\sigma = 120$ N/mm 2

$$TK_{28} = T_1 + T_3 + T_4 = -84 + 54 + 28 = -2^\circ C$$

Un valore minimo del lavoro specifico di resilienza pari a 28 J è giustificato per una temperatura di prova di $-2^\circ C$ al massimo.

6.2

Albero dell'argano principale nella sala macchine, diametro $d = 200$ mm, limite di snervamento $Re = 600$ N/mm 2 , tensione massima $\sigma = 150$ N/mm 2

$$TK_{28} = T_1 + T_3 + T_4 = -98 + 28 + 60 = -10^\circ C$$

Un valore minimo del lavoro specifico di resilienza pari a 28 J è giustificato per una temperatura di prova di $-10^\circ C$ al massimo.

*Allegato 4
(n. 102.2)*

Definizioni

Le abbreviazioni tra parentesi accanto alle definizioni si riferiscono a indicazioni e spiegazioni contenute nell'ordinanza.

1 Principi, installazioni meccaniche

1.1 Freccia massima

La freccia massima della fune che può presentarsi durante l'esercizio in moto uniforme.

1.2 Freccia dinamica massima

La freccia massima della fune che può presentarsi in seguito a improvvisi cambiamenti del carico (avvio, frenatura), oppure in seguito a oscillazioni durante l'esercizio (pompaggio).

1.3 Rulliera sottoposta a carico alternato

Rulliera con rulli di contropressione che, in quanto unità, assicura che la pressione minima sui rulli, in tutte le condizioni di carico presenti in esercizio, non scenda al di sotto del valore minimo prefissato.

1.4 Stazione intermedia

In una stazione intermedia, normalmente, per permettere lo sbarco e l'imbarco dei viaggiatori (al di fuori della stazione motrice o di quella di rinvio), l'impianto non viene arrestato. Solo se necessario si riduce la velocità di marcia o si arresta l'impianto.

1.5 Elementi portanti

Elementi la cui rottura mette direttamente in pericolo la sicurezza dei viaggiatori.

2 Principi, installazioni elettriche

2.1 Circuito a corrente di riposo

Circuito elettrico che, normalmente, è percorso in permanenza da corrente. Il passaggio dei singoli elementi elettrici inseriti nel circuito ad uno stato d'esercizio sicuro avviene in seguito all'interruzione del flusso di corrente.

2.2 Sistema a corrente di riposo

Sistema composto esclusivamente di circuiti a corrente di riposo.

2.3**Circuito a corrente di lavoro**

Circuito che, normalmente, non è percorso da corrente. Il passaggio dei singoli elementi elettrici inseriti nel circuito ad uno stato d'esercizio sicuro avviene in seguito al passaggio del flusso di corrente.

2.4**Sistema a corrente di riposo-lavoro**

Sistema nel quale un circuito a corrente di riposo e uno a corrente di lavoro sono utilizzati insieme per la stessa funzione, in modo che gli elementi elettrici inseriti in questi circuiti passino ad uno stato d'esercizio sicuro in seguito all'interruzione del flusso di corrente, oppure in seguito al passaggio o all'aumento dell'intensità dello stesso.

2.5**Sistema a corrente di lavoro**

Sistema nel quale è presente un circuito a corrente di lavoro che non agisce contemporaneamente in un sistema a corrente di riposo-lavoro.

2.6**Dispositivi di sicurezza (DS)**

Dispositivi che costituiscono un impedimento all'esercizio (ad es. arresto dell'impianto), sia direttamente (ad es. dispositivi meccanici di intervento in caso di eccesso di velocità, dispositivi per l'arresto di emergenza, interruttori sui sostegni), sia attraverso la sorveglianza di processi o di stati importanti per la sicurezza (ad es. sorveglianza del valore effettivo, dispositivo di sorveglianza della decelerazione, impianto di telesorveglianza).

2.7**Dispositivi di protezione**

Elementi elettrici (come ad es. sganciatori per sovraccorrente, interruttori differenziali, pressostati dell'olio del riduttore, dispositivi di controllo della ventilazione) che proteggono altri dispositivi ed oggetti da determinati influssi (come sovraccorrente, corrente di difetto, sovratemperatura). I dispositivi di protezione non sono dispositivi di sicurezza.

2.8**Idoneità al funzionamento**

Idoneità a soddisfare tecnicamente, a determinate condizioni, una funzione prefissata.

2.9**Esclusione**

Stato nel quale sia i dispositivi di sicurezza specialmente designati, sia i diversi ordini di comando dell'impianto di telesorveglianza devono disporre di una messa fuori servizio per esclusione, anche se devono essere in grado di funzionare per il passaggio ad un altro tipo di comando o ad una velocità di marcia ridotta.

2.10**Esclusione d'errore**

Sulla base di misure costruttive speciali o, eventualmente, di altre misure, un errore teoricamente possibile deve essere escluso nella pratica.

2.11**Apertura forzata**

Un apparecchio di commutazione (ad es. interruttore, pulsante) si dice ad apertura forzata quando i suoi contatti d'apertura vengono aperti con l'intervento di forze meccaniche in ingresso agenti direttamente sull'organo di comando, e in maniera completamente indipendente dall'influsso di qualsiasi dispositivo di accumulo di energia meccanica, bilancieri, leva, ecc.

2.12**Contatti guidati**

I relè o i contattori sono dotati di contatti guidati nei seguenti casi: se un contatto di lavoro (contatto di chiusura) chiude il circuito al quale è collegato solo nel caso in cui nessun contatto di riposo (contatto di apertura) è chiuso erroneamente e se un contatto di riposo, dopo la diseccitazione, si richiude solo nel caso in cui nessun contatto di lavoro sia ancora chiuso. Se un contatto di riposo rimane erroneamente chiuso, nessun contatto di lavoro deve potersi chiudere, neppure in caso di eccitazione della bobina con corrente nominale di intensità pari a 1,5 volte.

3**Elementi elettrici****3.1****Elementi elettrici**

Elementi elettrici che, nel loro insieme o in parti singole, concorrono alla produzione, alla trasmissione e all'utilizzazione dell'energia elettrica (ad es. generatori, motori, trasformatori, conduttori, bobine di relè, interruttori e strumenti).

3.2**Trasduttori**

Elementi di costruzione che sotto l'azione di grandezze fisiche, dette grandezze caratteristiche, determinano variazioni in circuiti elettrici o elementi elettrici (ad es. bobine di valvole e di relè, nonché pressostatì idraulici e dispositivi di controllo della ventilazione). Si può fare una distinzione tra trasduttori elettrici ed elettronici. I trasduttori sono anche elementi elettrici.

3.3**Apparecchi di commutazione**

Apparecchi che separano o collegano circuiti elettrici (ad es. relè, contattori e interruttori). Anche gli apparecchi di commutazione sono elementi elettrici.

3.4**Elementi di commutazione**

Parti di apparecchi che comprendono tutte le parti che stabiliscono il contatto immediato, cioè quello tra la parte di contatto fissa e quella mobile e i loro elementi di allacciamento di corrente, elementi di sospensione, di fissazione e le parti di supporto. Gli elementi di commutazione sono, nella maggior parte dei casi, componenti integranti di trasduttori o di apparecchi di commutazione.

3.5**Relè temporizzato**

Apparecchi di commutazione (relè) i cui elementi di commutazione agiscono con ritardo regolabile.

3.6**Relè temporizzato con limitazione massima del tempo**

Relè temporizzato il cui intervallo di tempo prestabilito, in caso di errore, può essere ridotto ma non prolungato.

3.7**Relè temporizzato con limitazione minima del tempo**

Relè temporizzato il cui intervallo di tempo prestabilito, in caso di errore, può essere prolungato ma non ridotto.

3.8**Dispositivo per l'arresto d'emergenza**

Apparecchio di commutazione che, azionato manualmente, agisce su un circuito di sicurezza o di sorveglianza.

3.9**Pulsante per l'arresto di emergenza**

Dispositivo per l'arresto di emergenza che, dopo essere stato azionato, ritorna automaticamente nella posizione di riposo.

3.10**Interruttore per l'arresto di emergenza**

Dispositivo per l'arresto di emergenza che, dopo essere stato azionato, non ritorna automaticamente nella posizione di riposo (ad es. interruttore rotante, pulsante con fermo d'arresto).

3.11**Dispositivi di segnalazione**

Dispositivi indicatori ben visibili per il personale. Essi possono anche essere montati sul banco di comando, a seconda dell'ubicazione di quest'ultimo.

3.12**Interruttori sui sostegni**

Apparecchi di commutazione che vengono azionati, o influenzati, in caso di scarrucolamento della fune. Vanno distinti:

3.12.1

gli interruttori ad interruzione sui sostegni, vale a dire:

3.12.1.1

gli interruttori a barretta di rottura,

3.12.1.2 gli interruttori sui sostegni ad interruzione mediante contatto d'apertura,

3.12.2 gli interruttori ad interruzione e cortocircuito.

4 Circuiti elettrici

4.1 Circuiti principali

Circuiti elettrici che alimentano i dispositivi di trazione (ad es. motore principale, convertitore) e i servizi ausiliari protetti da sganciatori per sovraccorrente che si mettono in azione in caso di corrente superiore a 25 ampere.

4.2 Circuiti dei servizi ausiliari

Circuiti elettrici che alimentano i servizi ausiliari (ad es. ventilatori, cilindri dei freni, motori delle pompe) e che sono protetti da sganciatori per sovraccorrente che si mettono in azione in caso di corrente pari al massimo a 25 ampere.

4.3 Circuiti di comando

Circuiti elettrici che servono effettivamente al comando, alla regolazione, ecc.

4.4 Circuiti di sicurezza

Circuiti elettrici che – ad eccezione dei circuiti di sorveglianza – agiscono direttamente, da un lato, sui dispositivi di sicurezza (ad es. pulsanti per l'arresto di emergenza, interruttori) o, dall'altro lato, sorvegliano direttamente le grandezze fisiche e, se del caso, le confrontano tra loro (ad es. sorveglianza dei valori nominali ed effettivi, dispositivo di sorveglianza della decelerazione). Essi provocano l'arresto dell'impianto o impediscono che lo stesso si metta in moto involontariamente.

Circuiti di sorveglianza

Si veda il n. 8.2 del presente allegato.

5 Comando e manovra

5.1 Tipi di comando

A seconda del tipo di comando dell'argano principale, si distingue tra:

5.1.1 Comando programmato (CP)

5.1.1.1 Telecomando (TC)

Il personale può influire in parte sulla corsa da diversi posti di comando e può anche avviare la corsa di servizio.

- 5.1.1.2 Comando diretto (CD)
Il macchinista può avviare la corsa dal banco di comando e influire in parte sullo svolgimento della stessa.
- 5.1.2 Comando manuale (CM)
Normalmente l'intera corsa è comandata manualmente solo dal macchinista.
- 5.1.3 Comando di riserva (CR)
Il macchinista può far avviare la corsa, in parte influenzarla o comandarla manualmente dal banco di comando. Tutti i dispositivi di sicurezza, di protezione, di comando e di regolazione non necessari per questo tipo di esercizio sono fuori servizio.
- 5.2 Banco di comando**
L'impianto può essere comandato e sorvegliato dal banco di comando, il quale sarà dotato dei dispositivi di manovra necessari.
- 5.3 Posti di sorveglianza**
L'impianto può essere arrestato e, se necessario, telecomandato, dal posto di sorveglianza (stazione di rinvio e stazioni intermedie), il quale deve essere dotato degli elementi elettrici necessari.
- 5.4 Sala comando**
Sala nella quale è montato il banco di comando, vicino agli armadi di comando e agli eventuali servizi ausiliari.
- 5.5 Sala macchine**
Sala o luogo (ad es. carrello di tensione) in cui è montato l'argano principale dell'impianto.
- 6 Arresto dell'impianto**
- 6.1 Arresto**
Si arresta un impianto portandolo dallo stato di moto allo stato di quiete.
- 6.2 Arresto normale (AN)**
L'impianto viene arrestato per mezzo del motore principale con decelerazione sufficiente, non sorvegliata e per quanto possibile costante.
- 6.3 Arresto elettrico (AE) (Arresto elettrico d'emergenza)**
Dopo l'interruzione del relativo circuito di sicurezza, l'impianto viene arrestato con l'ausilio del motore principale con decelerazione sufficiente, sorvegliata e, per quanto possibile, costante.

- 6.4 Arresto d'emergenza con freno di servizio (Em-Fse)**
Dopo l'interruzione del relativo circuito di sicurezza, il freno di servizio entra in azione e il flusso di energia tra la rete di alimentazione e il motore principale viene interrotto.
- 6.5 Arresto d'emergenza con freno di sicurezza (Em-Fsi)**
Dopo l'interruzione del relativo circuito di sicurezza o dopo la chiusura del corrispondente circuito a corrente di lavoro, oppure in seguito ad azionamento meccanico, il freno di sicurezza entra in azione e il flusso di energia tra la rete di alimentazione e il motore principale viene interrotto.
- 6.6 Regolazione della forza frenante (RFF)**
La forza frenante esercitata dal freno di servizio viene regolata durante la fase di frenatura conformemente a un valore di decelerazione prefissato, in modo che l'impianto si arresti con decelerazione il più possibile costante.
- 6.7 Comando della forza frenante (CFF)**
La forza frenante esercitata dal freno di servizio viene stabilita prima dell'inizio della fase di frenatura in funzione del comando, cioè in modo non sorvegliato, e resta normalmente invariata fino all'arresto dell'impianto.
- 6.8 Dispositivo di sorveglianza della decelerazione**
Sorveglia la decelerazione prodotta dal motore principale o da un freno meccanico durante l'arresto dell'impianto.
- 7 Argano**
- 7.1 Velocità di marcia**
Velocità che può essere misurata sulla puleggia motrice.
- 7.2 Velocità massima di marcia**
La massima velocità di marcia ammessa in esercizio.
- 7.3 Argano principale**
Argano che muove l'impianto in esercizio normale.
- 7.4 Argano ausiliario**
Argano dotato di una propria fonte di energia e indipendente dal riduttore dell'argano principale.

7.5**Argano di emergenza**

Argano dotato di una propria fonte di energia, che muove l'argano principale.

7.6**Motore principale**

Motore che muove direttamente l'impianto attraverso l'argano principale. Il suo numero di giri determina direttamente la velocità di marcia.

8**Impianto di telesorveglianza e dispositivi di telecomunicazione****8.1****Impianto di telesorveglianza (ITS)**

Dispositivo di sicurezza che sorveglia le parti dell'impianto situate all'esterno della stazione motrice. Comprende i circuiti di sorveglianza e la loro valutazione. In certi casi, l'impianto di telesorveglianza permette anche di influire sui dispositivi di comando degli argani tramite ordini di comando provenienti dall'esterno della stazione motrice (ad es. sostegni, stazione di rinvio).

8.2**Circuiti di sorveglianza**

Circuiti o altri collegamenti per la trasmissione di informazioni sui quali agiscono direttamente i dispositivi di sicurezza e di protezione disposti lungo il tracciato. I dispositivi di sicurezza e di protezione nella stazione di rinvio, se del caso nei veicoli e nelle stazioni intermedie agiscono – direttamente o tramite circuiti di sicurezza – sui circuiti di sorveglianza. I circuiti di sorveglianza provocano l'arresto dell'impianto quando vengono interrotti, quando vanno in cortocircuito con altri circuiti di sorveglianza o verso terra, e quando sono cortocircuitati gli elementi elettrici montati a tale scopo. Essi hanno inoltre il compito di sorvegliare che non si verifichi l'interruzione delle funi, né il contatto reciproco o la dispersione a terra. I conduttori dei circuiti di sorveglianza sono generalmente esposti direttamente alle intemperie.

8.3**Sicurezza di disinserimento**

La sicurezza di disinserimento è garantita quando i valori di soglia, per i quali l'azionamento dell'arresto di emergenza avviene tramite un circuito di sorveglianza (sistema a corrente di riposo-lavoro), sono fissati in modo che tale azionamento, mediante il relativo circuito di sorveglianza, possa avvenire anche in presenza di un qualsiasi valore di resistenza di dispersione o resistenza longitudinale lungo il tracciato o nelle stazioni.

8.4**Valori limite di corrente**

Se la sicurezza di disinserimento non è garantita, sono valori limite di corrente quei valori che dovrebbero provocare l'azionamento dell'arresto di emergenza in modo che tale sicurezza sia garantita.

8.5**Linea degli interruttori (LI)**

Linea il cui circuito di sorveglianza è interrotto tramite l'azionamento degli interruttori sui sostegni in seguito allo scarrucolamento della fune e, se necessario, cortocircuitato con il circuito di sorveglianza della linea telefonica.

8.6**Linea telefonica (LT)**

Linea

8.6.1

che serve a collegare le stazioni con il telefono di servizio;

8.6.2

il cui circuito di sorveglianza è cortocircuitato, se necessario, con quello della linea degli interruttori, a seguito dell'azionamento di un interruttore sui sostegni;

8.6.3

sul cui circuito di sorveglianza agiscono i dispositivi di sicurezza della stazione di rinvio e delle stazioni e fermate intermedie, almeno quando l'azionamento dell'arresto di emergenza del circuito di sorveglianza della linea degli interruttori è escluso.

8.7**Collegamenti audio per l'impianto**

Si considerano tali il telefono di servizio, gli impianti di radiocomunicazione, gli interfoni, ecc.

Interruttori sui sostegni

Si veda il n. 3.12 del presente allegato.

9**Esercizio****9.1****Istruzioni di servizio**

Direttive del costruttore dell'impianto per un esercizio e una manutenzione corretti dello stesso, completate dalla descrizione del funzionamento dell'impianto e delle sue parti.

9.2**Corsa di servizio**

Corsa durante la quale non sono trasportati viaggiatori.

9.3**Corsa di prova**

Corsa di servizio durante la quale si eseguono i controlli.

9.4**Recupero in linea**

Evacuazione dei viaggiatori dai veicoli rimasti bloccati lungo il tracciato (con mezzi propri dell'impianto o mezzi di terzi) verso un punto idoneo al loro trasporto successivo.

9.5**Manutenzione**

Insieme delle misure volte ad individuare e valutare lo stato effettivo dell'impianto e di quelle volte a garantirne e ripristinarne lo stato nominale.

10**Principi, impianti fissi****10.1****Azioni**

Si distinguono quattro tipi di azioni:

10.1.1

Peso proprio della struttura portante

10.1.2

Azioni permanenti

Di regola, le azioni permanenti comprendono i sovraccarichi, le azioni esercitate dal terreno e la precompressione.

10.1.3

Azioni variabili

Le azioni variabili comprendono i carichi utili e le condizioni climatiche.

10.1.4

Azioni accidentali

Azioni di durata molto breve che non raggiungono mai, o solo raramente, una grandezza significativa nel corso della prevista durata di utilizzazione dell'opera.

10.2**Situazione di rischio**

Determinanti per la sicurezza durante l'esecuzione dei lavori e nel corso della prevista durata di utilizzazione dell'opera sono:

- la valutazione degli influssi che possono rappresentare un pericolo per l'opera;
- l'identificazione delle possibili situazioni che possono rivelarsi critiche per l'opera.

L'allestimento di situazioni critiche e le riflessioni sulle stesse, la cosiddetta situazione di rischio, servono a pianificare le misure atte a garantire la sicurezza dell'opera.

10.3**Piano di sicurezza**

Il piano di sicurezza deve comprendere le situazioni di rischio relative alla struttura portante e le misure da adottare in caso di pericolo.

10.4**Stati e piano di utilizzazione**

Il piano di utilizzazione deve comprendere gli stati di utilizzazione della struttura portante e le misure che garantiscono la sua efficienza funzionale, ad esempio:

- la durata di utilizzazione prevista,
- i requisiti in materia di deformazione, durata e aspetto.

Tale piano serve anche da base per la sorveglianza e la manutenzione.

*Allegato 5
(n. 812.3)*

Verifica alla sicurezza della struttura dei sostegni

Per stabilire il valore di dimensionamento dell'azione, di regola, è sufficiente considerare la situazione di rischio in base allo schema riportato nelle pagine seguenti.

Fattori di carico:

γ_G = fattore di carico per i pesi propri della struttura portante

γ_Q = fattore di carico dell'azione preponderante

ψ = fattore di carico dell'azione concomitante

ψ_{acc} = fattore di carico dell'azione concomitante in relazione ad un'azione preponderante accidentale

Valore di dimensionamento dell'azione S_d :

Caso 1: l'azione preponderante è un'azione permanente o variabile

$$S_d = S (\gamma_G \cdot G_m, \gamma_Q \cdot Q_r, \sum \psi \cdot Q_r)$$

Caso 2: l'azione preponderante è un'azione accidentale

$$S_d = S (G_m, Q_{acc}, \sum \psi_{acc} \cdot Q_r)$$

Tabella delle possibili situazioni di rischio

per determinare i valori di dimensionamento dell'azione – si applica per la verifica alla sicurezza della struttura dei sostegni della funivia
 Fattori di carico: γ_G , γ_Q , Ψ , Ψ_{acc}

Azione	Stato d'esercizio	IE	FE	FE	IE	IE	FE	Observazioni
	Azione preponderante	Carico utile	Vento massimo	Manicotti di ghiaccio	Azione accidentale			IE = in esercizio FE = fuori esercizio
1.	Peso proprio della struttura portante	G_m	1,3	1,3	1,0	1,0	1,0	In caso di influsso favorevole $\gamma_G = 0,8$ ad es. per i sostegni di ritenuta Equipaggiamento sostegni, funi di soccorso, linee telefoniche e linee degli interruttori
2.	Azioni permanenti	Q_r	1,3	1,3	1,0	1,0	1,0	
3.	Azioni variabili	Q_r	1,5	--	1,0	1,0	--	Comprese le azioni dinamiche (n. 415)
3.1	forze d'appoggio delle funi IE	--	1,3 ¹⁷	--	--	--	1,0	n. 413,3
3.2	forze d'appoggio delle funi FE	1,5	1,3	--	--	1,0	--	n. 414
3.3	attrito	1,5	--	--	--	--	--	
3.4	vento	1,0	--	--	1,0	--	--	
3.4.1	vento limite massimo in esercizio	$q_{led} = 0,25 \text{ kN/m}^2$	--	--	--	--	--	
3.4.2	vento massimo	$q_r = \text{var.}$	--	1,5	0,8	--	1,0 ¹⁸	
3.5	neve	0,8	0,8	--	--	--	--	Sulle pedane (n. 416)
3.6	formazione di ghiaccio (sostegni e funi)	--	0,8	1,5	--	--	--	

¹⁷ Quando l'impianto è fuori esercizio (FE) le forze d'appoggio delle funi devono essere considerate come azioni permanenti.

¹⁸ Da considerare a seconda del tipo di impianto e delle circostanze, poiché l'azione preponderante non è limitata solo a tempi molto brevi.

Stato d'esercizio	IE	FE	IE	IE	FE	Osservazioni
Azione preponderante	Carico utile	Vento massimo	Mani cotti di ghiaccio	Azione accidentale		
4. Azioni accidentali	Q_{acc}					Valori conformi al numero 418
4.1 in esercizio						
4.1.1 attrito della fune nel raccoglifune	0					
4.1.2 scarricolamento della fune nel braccio raccoglifune	0					
4.1.3 forza frenante del freno del carrello						
4.1.4 valanghe, scorrimento della neve	0					
4.1.5 rottura della linea telefonica o della linea degli interruttori						
4.2 fuori esercizio						
4.2.1 stato della costruzione	0					
4.2.2 operazione di sollevamento delle funi	0					
4.2.3 completa eliminazione del carico da un lato del sostegno e carico massimo dall'altro lato						
5. Altre azioni impianto di recupero in caso di evacuazione, temperatura, terreno, costruzione (ad es. precompressione, contrazione, scorrimento), ecc.						

Indice

1 Disposizioni generali	2
101 Scopo e campo di validità	2
102 Definizioni	2
103 Prescrizioni complementari	2
104 Deroghe alle prescrizioni	3
2 Documentazione e prove	4
21/22 Documenti per l'approvazione dei piani	4
211 In generale	4
212 Requisiti della documentazione	4
213 Piano di situazione	5
214 Profilo longitudinale	5
215 Franchi laterali, profilo di spazio libero	6
216 Calcolo della linea	6
217 Parti meccaniche	6
218 Installazioni elettriche	7
219 Veicoli	7
220 Stazioni e sostegni	8
221 Piano di utilizzazione dell'installazione e concetto d'esercizio	8
222 Rapporto tecnico	9
223 Concetto per il recupero in linea dei viaggiatori	9
224 Rapporto di sicurezza	9
225 Organizzazione della costruzione	9
226 Perizie o rapporti	10
227 Programma di consegna	10
23/24 Documentazione per l'autorizzazione d'esercizio	11
231 In generale	11
232 Attestato di sicurezza	11
233 Rapporti dei periti	12
234 Parti meccaniche	13
235 Dispositivi idraulici o pneumatici	14
236 Installazioni elettriche	14
237 Veicoli	14
238 Stazioni	15
239 Sostegni e fondazioni	15
240 Certificati	16
3 Prescrizioni costruttive di carattere generale	17
31 Profilo della linea	17
311 Asse della linea e deviazione orizzontale della fune	17
312 Passaggio al di sopra di foreste, di strisce aperte nel soprassuolo	17
313 Passaggio al di sopra di edifici e di raggruppamenti di persone	17
314 Lunghezza della linea e capacità dell'impianto	17
315 Lunghezze delle campate	18
316 Pendenza massima della fune	18

317 Guida della fune prima delle stazioni	18
318 Via di corsa delle sciovie	18
32 Franchi laterali e profilo di spazio libero	19
321 Franchi laterali	19
322 Oscillazione trasversale	19
323 Intervia	19
324 Oscillazione longitudinale	19
33 Vicinanze, parallelismi e incroci	20
331 Vicinanze, parallelismi e incroci con strade	20
332 Vicinanze, parallelismi e incroci con le linee elettriche	20
333 Vicinanze, parallelismi e incroci con funivie e sciovie	21
34 Velocità di marcia e distanza tra i veicoli	22
341 Velocità di marcia	22
342 Distanza tra i veicoli	22
35 Distanze dal suolo	23
351 Distanza minima dal suolo o dalla neve	23
352 Distanza massima dal suolo	23
4 Ipotesi di carico, funi e calcolo della linea	24
41 Ipotesi di carico	24
411 Massa della persona	24
412 Accelerazione e decelerazione	24
413 Coefficienti e resistenze d'attrito	24
414 Vento	25
415 Azioni dinamiche	26
416 Neve	27
417 Manicotti di ghiaccio	27
418 Azioni accidentali	28
419 Azioni del terreno	29
42 Funi e calcolo della linea, in generale	30
421 Coefficiente di sicurezza alla trazione e riduzione ammissibile della sezione delle funi	30
422 Diametro di pulegge e tamburi	31
423 Trasmissione della forza tra fune e puleggia motrice	31
43 Funi portanti-traenti	33
431 Calcolo delle tensioni, delle forze d'appoggio e delle frecce delle funi	33
432 Tensione minima della fune	34
433 Pressione minima sui rulli	34
434 Forza minima d'appoggio sulle rulliere	34
435 Rulliere sottoposte a carico alternato	35
44 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	36
45 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	36
46 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	36
47 Altre funi	37
471 Funi per la linea telefonica e per la linea degli interruttori	37
472 Cavi aerei	37

5 Prescrizioni costruttive particolari per le parti meccaniche	38
51 In generale	38
511 Banco di comando e posto di sorveglianza	38
512 Dispositivi idraulici	38
513 Prevenzione degli infortuni sul lavoro	42
514 Collegamenti per saldatura	42
515 Collegamenti bullonati	42
52 Argani e freni	43
521 In generale	43
522 Argano principale	44
523 Argano ausiliario e d'emergenza	45
524 Riduttori	47
525 Freno di servizio e arresto elettrico	47
526 Freno di sicurezza	48
527 Azionamento manuale dei freni	49
53 Pulegge, alberi, assi e supporti	50
531 Pulegge e supporti	50
532 Misure contro lo scarrucolamento della fune	51
533 Alberi e assi	51
534 Supporti	51
54 Disposizione delle stazioni	52
541 Ubicazione	52
542 Tipo d'imbarco e di sbarco	52
543 Zona d'imbarco e di sbarco	53
544 Dispositivi anticaduta	54
545 Piazza d'arrivo in caso di esercizio della sciovia	55
546 Guide	55
55/56 Equipaggiamento dei sostegni	56
551 Rulli della fune	56
552 Rulliere	56
553 Raccoglifune	57
554 Guidafune	58
555 Interruttori sui sostegni	58
556 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	59
557 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	59
558 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	59
559 Guide di convogliamento dei veicoli	59
560 Dispositivi di sollevamento delle funi	59
561 Bracci raccoglifune	59
562 Pedane sui sostegni	60
563 Scale, numerazione dei sostegni	60
57 Dispositivi di tensione e di fissazione delle funi	61
571 Dispositivi di tensione a contrappeso	61
572 Corsa del tendifune	61

573 Guide e respingenti	62
574 Dispositivi idraulici di tensione	63
575 Fissazioni delle funi	63
6 Prescrizioni costruttive particolari per le installazioni elettriche	64
61 In generale	64
611 Principi di tecnica della sicurezza	64
612 Impiego dei componenti elettronici	65
613 Tipi di comando	66
614 Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando	66
615 Esclusione dei dispositivi di sicurezza	67
616 Comando di riserva	68
617 Argano ausiliario e d'emergenza	68
62 Elementi elettrici, installazione	70
621 Interruttore generale dell'impianto e interruttore principale	70
622 Elementi elettrici	71
623 Montaggio e installazione	72
624 Misure particolari per la protezione delle persone	73
625 Dispositivi per l'arresto d'emergenza	74
626 Illuminazione	75
63 Dispositivi speciali di protezione	76
631 Misure contro il pericolo derivante da difetti di isolamento	76
632 Protezione contro i fulmini e messa a terra	76
64 Dispositivi per la manovra e il controllo	78
641 Segnalazione	78
642 Banco di comando e posto di sorveglianza	79
643 Dispositivi di controllo	80
644 Anemometro	81
65 Dispositivi elettrici di trazione	82
651 Argano elettrico	82
652 Comando	83
653 Arresto normale	84
654 Arresto elettrico	85
655 Arresto d'emergenza con freno di servizio	85
656 Arresto d'emergenza con freno di sicurezza	87
657 Dispositivo di sorveglianza della decelerazione	88
658 Dispositivi supplementari di sicurezza e di protezione dell'argano	89
66 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	91
67 Impianti di telesorveglianza e telecomando	92
671 Circuiti di sorveglianza	92
672 Dispositivi di sicurezza e di protezione agenti sui circuiti di sorveglianza	93
673 Interruttori sui sostegni	94
674 Installazioni particolari per i circuiti di sorveglianza	95
675 Telecomando	96

68 Dispositivi di telecomunicazione	97
681 Rete telefonica pubblica	97
682 Collegamenti audio per l'impianto	97
683 Trasmissione dei segnali di partenza e di arresto	97
7 Prescrizioni costruttive particolari per i veicoli	98
701 In generale	98
702 Dimensionamento, prove	99
703 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	101
704 (Nessuna disposizione per questo tipo di impianto di trasporto a fune)	101
705 Seggiole	102
706 Sospensioni	102
707 Morse, in generale	103
708 Costruzione e calcolo delle morse	103
8 Prescrizioni costruttive particolari per gli impianti fissi	105
81 Calcolo e dimensionamento	105
811 Principi	105
812 Azioni	105
813 Calcolo	106
814 Sicurezza della struttura	106
815 Efficienza funzionale	107
816 Sicurezza alla fatica	107
82 Materiale e costruzioni	108
821 Acciaio e costruzioni in acciaio	108
822 Calcestruzzo e costruzioni in calcestruzzo	108
823 Costruzioni in legno	108
824 Tiranti d'ancoraggio al suolo e alla roccia	109
825 Conservazione delle costruzioni	109
83 Stazioni	110
831 In generale	110
832 Accessi, scale e ringhiere	110
833 Prevenzione degli incendi	111
834 Locali particolari	111
835 Fossa del contrappeso	112
836 Smontaggio di parti dell'impianto	112
84 Sostegni	113
841 Fondazioni	113
842 Ancoraggi	114
843 Deformazioni	114
9 Esercizio e manutenzione	115
91 In generale	115
911 Prescrizioni d'esercizio	115
912 Capotecnico	115
913 Personale	115

92 Esercizio	116
921 In generale	116
922 Messa in servizio e prove a campione	116
923 Corsa di prova	117
924 Occupazione delle stazioni	118
925 Telefono di servizio e ricetrasmettitori	118
926 Condizioni particolari d'esercizio	119
927 Istruzioni ai viaggiatori	119
928 Corse notturne	120
929 Trasporto di pedoni	120
93 Recupero in linea	121
931 In generale	121
932 Congegni di recupero	121
933 Piano e durata dell'operazione di recupero in linea	121
94 Manutenzione	122
941 In generale	122
942 Pianificazione della manutenzione	122
943 Liste di controllo, controlli interni	122
944 Comunicazioni all'Ufficio federale	123
10 Disposizioni finali	124
1001 Diritto previgente: abrogazione	124
Allegato 1	125
Dispositivi di sicurezza, di protezione e di comando	128
1 Arresto dell'impianto	128
2 In generale	128
3 Dispositivi elettrici di trazione	130
4 Impianto di telesorveglianza	132
Allegato 2	133
Controlli periodici	133
1 Controlli settimanali	133
2 Controlli mensili	133
3 Controlli trimestrali	134
4 Controlli semestrali	134
5 Controlli annuali, esercitazione di recupero in linea	134
6 Controlli ad intervalli pluriennali	136
Allegato 3	138
1 Lavoro specifico di resilienza	138
2 Spessore, limite di snervamento (nomogramma)	139
3 Temperatura d'esercizio (fattore di correzione)	140
4 Tensione di elementi di costruzione (fattore di correzione)	140
5 Tipo di sollecitazione (fattore di correzione)	140
6 Esempi di lettura	141

Allegato 4	142
Definizioni	142
1 Principi, installazioni meccaniche	142
2 Principi, installazioni elettriche	142
3 Elementi elettrici	144
4 Circuiti elettrici	146
5 Comando e manovra	146
6 Arresto dell'impianto	147
7 Argano	148
8 Impianto di telesorveglianza e dispositivi di telecomunicazione	149
9 Esercizio	150
10 Principi, impianti fissi	151
Allegato 5	153
Verifica alla sicurezza della struttura dei sostegni	153
Tabella delle possibili situazioni di rischio	154
Indice	156