



# Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

DIREZIONE CENTRALE V

Divisione 56

Prot.n. 1107(56)72.32.1

Roma, 25 MAG. 1991

- Agli Uffici Speciali M.C.T.C.  
Trasporti Impianti Fissi  
TORINO-MILANO-VENEZIA-FIRENZE-  
PESCARA-ROMA-NAPOLI-BARI
- Alle Sezioni U.S.T.I.F. M.C.T.C.  
GENOVA-BOLOGNA-CAGLIARI-PERUGIA-  
L'AQUILA-POTENZA
- All'Uff. Compartimentale M.C.T.C.  
BOLZANO
- Alla Sezione M.C.T.C.  
CATANIA
- Agli Uffici Provinciali M.C.T.C.  
AOSTA-SONDRIO-BERGAMO-BRESCIA-  
VARESE-COMO-TRIESTE-CUNEO-NOVARA-  
VERONA-VINCENZA-ANCONA-CAMPOBASSO-  
ISERNIA-CATANZARO
- Ai Sigg.ri Ingegneri Coordinatori  
LORO SEDI

e, p.c.:

- Alla Prov. Autonoma di Bolzano  
Uff. Trasporti - Servizi Funiviari  
Via Cesare Battisti, 23  
BOLZANO
- Alla Provincia Autonoma  
Dipartimento Attività Economiche  
Servizio Impianti a Funce  
TRENTO
- Alla Regione Friuli-Venezia Giulia  
Servizio Trasporti  
TRIESTE

SERVIZIO				
IMPIANTI	FRIULI-VENEZIA GIULIA			
	17	GIU.	1991	

1504

*circolare 83/91*  
*Monofoni At. Fissi interni Heuti*  
*(Pulse)*

- 2 -

- Alla Regione Sicilia  
Assessorato ai Trasporti  
PALERMO
- Alla Regione Sicilia  
Sezione M.C.T.C.  
CATANIA
- Alla FENIT - ANEF  
Via in Lucina, 17  
00186 ROMA
- Alla FENIT - ACIF  
c/o Associazione Industriali  
C.so Libertà, 15  
39100 BOLZANO
- All'ANITIF c/o A.M.M.A.  
  
10128 TORINO

CIRCOLARE D.G. N. 83 /91 - D.C. V N. 6 /91

OGGETTO: Funivie monofune con veicoli a collegamento permanente e movimento unidirezionale intermittente od a velocità variabile  
- Disposizioni Tecniche Provvisorie, estensione agli impianti con veicoli a seggiole.

Con la Circolare D.G. n° 77/90 in data 13.6.90 questa Amministrazione ha diramato il testo delle Disposizioni Tecniche Provvisorie (D.T.P.) predisposto, su conforme parere della Commissione per le funicolari aeree e terrestri, allo scopo di consentire la realizzazione di impianti funiviari di nuova concezione e rientranti nella classe in oggetto indicata.

Secondo quanto del resto richiesto dalle categorie interessate, le surrichiamate D.T.P. sono state tuttavia concepite per impianti con veicoli pluriposto chiusi (cabine) e, infatti, a tali veicoli fa espresso riferimento il comma 1.1. del paragrafo 1, concernente il campo di applicazione delle medesime D.T.P.-

./.

Ministero dei Trasporti - Direzione Generale M. T. C. S.

- 3 -

Da parte dell'Associazione Costruttori Impianti a Funne è stato però richiesto di estendere la normativa di cui trattasi anche al caso in cui i veicoli siano invece del tipo aperto, a seggiola, con capacità sino a 4 posti. La richiesta è stata sottoposta da questo Ministero ad esame e parere della Commissione per le funicolari a. e t. che, nell'adunanza del 24.10.1990, ha ricostituito il Comitato di studio, a suo tempo nominato per l'elaborazione della normativa tecnica specifica concernente gli impianti della categoria e della classe in esame, con l'incarico di studiare il nuovo problema proposto dai Costruttori.

Sulla base delle conclusioni alle quali è pervenuto il Comitato anzidetto, la Commissione, nell'adunanza del 16.1.91, ha riconosciuto innanzitutto che non sussistono obiezioni di principio all'impiego, nella particolare categoria degli impianti in argomento, di veicoli a seggiola per il trasporto tanto dei viaggiatori ordinari quanto di sciatori, od anche per trasporto promiscuo a ben precise condizioni e, comunque, mai prevedendo il contemporaneo accesso allo stesso veicolo delle due categorie di utenti.

E' stato altresì riconosciuto che per estendere ai veicoli a seggiola le D.T.P. in argomento non risultano indispensabili nuove norme specifiche, essendo sufficiente integrare le stesse D.T.P. con le disposizioni in vigore per le seggiovie ad attacchi fissi, ricorrendo anche, ove necessario e per ovvie analogie, alle D.T.P. per le seggiovie a collegamento temporaneo (Circolare n° 1944(56)71.32 del 27.7.85).

Con riferimento a queste ultime D.T.P., si fa presente peraltro che, sulla base di varie segnalazioni pervenute, in particolare dai competenti Uffici delle Province Autonome di Trento e Bolzano, si è ravvisata l'opportunità di modificare talune disposizioni concernenti i requisiti dimensionali delle seggiole e contenuti oltreché nelle richiamate D.T.P. (punti 13.1.1., 13.1.2. e 13.1.3.) anche nella normativa provvisoria per le seggiovie ad attacchi fissi con veicoli quadriposto (Circolare D.G. n° 134/87 dell'1.8.87, punto 11.1.).

Le dimensioni principali riportate ai punti 12.3.1., 12.3.2. e 12.3.3. delle Disposizioni qui unite si riferiscono alle seggiole tanto degli impianti ad attacchi fissi, quanto di quelli a collegamento temporaneo e sostituiscono oltreché i requisiti dimensionali riportati

./.

Ministero dei Trasporti Direzione Generale M.T.C.F.

ISTITUTO NAZIONALE F. ARCA DELLO STATO 8

- 4 -

nelle surrichiamate Circolari 27.7.85 e D.G. n° 134/87, anche quelli di cui alla UNI 6452-69, riguardante peraltro solo le seggiole monoposto.

Con le precisazioni innanzi illustrate, il nuovo testo delle D.T.P. qui allegato sostituisce integralmente quello diramato con la richiamata Circolare D.G. n° 77/90, della quale tuttavia restano valide le premesse e le considerazioni generali illustrative del nuovo sistema monofune ritenuto ammissibile.

Nel fare riserva, ove necessario, di ulteriori chiarimenti o istruzioni integrative, si resta in attesa di un cortese cenno di ricezione ed assicurazione.

IL DIRETTORE GENERALE



*Ministero dei Trasporti. Direzione Generale s. M. G. G.*

DISPOSIZIONI TECNICHE PROVVISORIE PER LE FUNIVIE MONOFUNE CON  
VEICOLI A COLLEGAMENTO PERMANENTE E MOVIMENTO UNIDIREZIONALE  
INTERMITTENTE OD A VELOCITA' VARIABILE.

(Testo aggiornato al 15 maggio 1991 per l'estensione agli impianti con veicoli a seggiola; sostituisce il testo allegato alla Circolare D.G. n°77/90 del 13/6/1990).

1. - Campo di applicazione

- 1.1.- Le presenti Disposizioni Tecniche Provvisorie (D.T.P.) si applicano alle funivie monofune caratterizzate da veicoli con cabine chiuse a più posti o con seggiole di capacità sino a 4 posti, permanentemente collegati alla fune portante-traente e con movimento unidirezionale intermittente od a velocità variabile. I veicoli sono di norma raggruppati in treni fra loro opportunamente distanziati.
- 1.2.- Per quanto non previsto dalle presenti Disposizioni e quando applicabili, restano tuttavia valide quelle di cui alle Prescrizioni Tecniche Speciali (P.T.S.) approvate con D.M. 16.6.1964, n. 1541, e successive modifiche ed integrazioni.
- 1.3.- Nel seguito, le indicazioni fra parentesi accanto al titolo di ogni paragrafo si riferiscono al corrispondente punto delle P.T.S. citate al comma 1.2.-

2. - Tracciato e profilo della linea (Cap. 3, paragrafo a, 2° comma)

- 2.1.- Nei calcoli relativi alle configurazioni assunte dalla fune portante-traente ed agli effetti di tutte le verifiche da condurre in applicazione delle presenti D.T.P. e delle P.T.S. richiamate al comma 1.2., le masse dei veicoli sia carichi che scarichi vanno considerate concentrate nei rispettivi punti di attacco alla fune stessa, tenuto anche conto di quanto stabilito ai paragrafi 11.e 12.-
- 2.2.- La pendenza massima della linea va riferita alla traiettoria della morsa (o delle morse) del primo veicolo di ogni treno, nel senso del moto; tale pendenza non deve superare il 100% nelle condizioni fissate al comma 2.1. e considerando le masse dei veicoli al massima carico convenzionale.

3. - Sicurezza delle funi (Cap. 3, paragrafo C, 1° comma, come modificato dall'art. 2 del D.M. 26.8.1975, n. 8745)

3.1.- Per la determinazione del massimo sforzo assiale di trazione nella fune portante-traente si tiene conto delle condizioni più sfavorevoli avuto riguardo tanto alla distribuzione dei treni di veicoli lungo la linea, quanto alla posizione di essi.

3.2.- Nella determinazione delle resistenze d'attrito lungo la linea, si assume convenzionalmente uno sforzo assiale pari al 3% del carico gravante su ciascuna rulliera.

3.3.- Nella determinazione delle forze di inerzia si assume, per la fase di avviamento, il valore massimo dell'accelerazione previsto in progetto con un minimo, comunque, non inferiore a  $0,2 \text{ m/s}^2$ ; per la fase di frenatura si assume invece convenzionalmente un'accelerazione di valore non inferiore a  $-1 \text{ m/s}^2$ .

4. - Sicurezza rispetto allo scorrimento della fune p.t. sulla puleggia motrice (Capo 3, paragrafo d), come modificato dal D.M. 11.3.72, n. 1242).

4.1.- Ai fini della verifica della sicurezza allo scorrimento della fune portante-traente nella gola della puleggia motrice, deve essere convenzionalmente assunto un coefficiente d'aderenza pari a 0,20 e vanno considerate le condizioni di carico della linea più sfavorevoli, avuto riguardo tanto alla distribuzione dei treni di veicoli lungo la linea stessa, quanto alla posizione di essi e tenendo conto, comunque, dei valori massimi delle forze d'inerzia in avviamento ed in frenatura.

5. - Velocità e distanza minima tra i veicoli (Cap. 3, paragrafo e, come modificato dal D.M. 26.8.75, n. 8745 e dal D.M. 1.8.84, n. 2134).

5.1.- La velocità massima dei veicoli in linea non deve superare i 5 m/s; nelle stazioni:

a) per impianti con veicoli a cabina, la velocità non deve superare 1 m/s ma, in corrispondenza delle banchine di imbarco e di sbarco dei viaggiatori e, in ogni caso, laddove le porte delle cabine sono aperte, essa non deve superare 0,3 m/s;

b) per impianti con veicoli a seggiole, se destinati al trasporto di soli sciatori, la velocità non deve superare i valori seguenti:

- impianti a seggiole biposto: 2,5 m/s;
- impianti a seggiole triposto: 2,3 m/s, sempreché siano soddisfatte le condizioni stabilite al punto 4 del D.M. 1.8.84, n. 2134;
- impianti a seggiole quadriposto: 2,2 m/s, sempreché siano soddisfatte le condizioni stabilite con la Circolare D.G. n. 134/87 dell'1.8.87;

c) per impianti con veicoli a seggiole, se destinati al trasporto di viaggiatori ordinari, la velocità non deve superare i valori seguenti:

- impianti a seggiole biposto: 2 m/s;
- impianti a seggiole triposto o quadriposto nei quali vengano utilizzati solo i due posti esterni del veicolo: 1,7 m/s (v. D.M. 1.8.84, n. 2134, p.to 2.b);
- impianti a seggiole triposto nei quali vengono utilizzati tutti e tre i posti del veicolo: 1,2 m/s (v. D.M. 1.8.84, n. 2134, p.to 2.c);
- impianti a seggiole quadriposto nei quali vengono utilizzati tutti e quattro i posti del veicolo: 0,8 m/s, applicando per analogia quanto stabilito nelle D.T.P. per le seggiovie con veicoli a collegamento temporaneo (punto 7.2. della Circolare n. 1944(56)71.32 del 27.7.85).

5.2.- Il distanziamento fra i treni di veicoli deve essere ottenuto distribuendo simmetricamente i treni stessi sui due rami della fune portante-traente, in maniera da far coincidere l'arrivo dei treni opposti nelle stazioni estreme della linea ed, eventualmente, anche in quelle intermedie.

5.3.- La distanza minima tra i veicoli a cabina appartenenti allo stesso treno deve essere tale da non consentire urti tra due veicoli adiacenti, supponendo convenzionalmente che uno di essi sia in posizione verticale e l'altro sia inclinato longitudinalmente verso il precedente di 20° rispetto alla verticale.

5.4.- La distanza minima fra i veicoli a seggiola appartenenti allo stesso treno non deve risultare inferiore ai valori che si desumono, in relazione alle velocità massime ammesse

nell'ambito delle stazioni, dai seguenti intervalli minimi di tempo fra i veicoli stessi:

- a) se destinati al trasporto di viaggiatori con gli sci ai piedi:
- seggiole biposto e triposto: 6 s alle condizioni specificate al punto 6 del D.M. 1.8.84, n. 2134;
  - seggiole quadriposto: 7 s alle condizioni specificate con la Circolare D.G. n. 134/87 dell'1.8.1987;
- b) se destinati al trasporto di viaggiatori ordinari:
- seggiole biposto, ovvero triposto o quadriposto utilizzate come biposto: 8 s alle condizioni specificate al punto 5 del D.M. 1.8.1984, n. 2134;
  - seggiole triposto: 12 s alle condizioni specificate nello stesso D.M. 1.8.1984;
  - seggiole quadriposto: 14 s.

La distanza minima fra le seggiole dello stesso treno non deve in ogni caso essere minore di 5,5 m.

6. - Franchi minimi ed intervvia (Cap. 3, paragrafo f, 1° comma nel testo modificato con il D.M. 13.3.72, n. 1242; 4°, 5° e 6° comma, quest'ultimo nel testo modificato con lo stesso D.M.).

6.1.- I franchi minimi verticali dei veicoli rispetto al terreno devono essere valutati nelle condizioni di carico, di distribuzione e di posizione dei treni di veicoli lungo la linea a tali effetti più sfavorevoli e, inoltre, considerando convenzionalmente per le frecce verticali assunte dalla fune portante-traente un incremento dinamico del 20%.

6.2.- L'intervvia di linea deve essere determinata in maniera che il franco laterale fra i veicoli, al loro incrocio e misurato in proiezione orizzontale, risulti non inferiore a 0,5 m considerando i veicoli stessi inclinati trasversalmente, l'uno verso l'altro, di un angolo di 12° e, inoltre, una delle due campate parallele sbandata trasversalmente verso l'altra per effetto del vento massimo di esercizio, supposto spirante trasversalmente ed agente sulla portante-traente e sul treno di veicoli nella posizione più sfavorevole.

6.3.- Il franco laterale dei veicoli rispetto agli ostacoli fissi appartenenti all'impianto, ivi comprese le strutture dei sostegni di linea, deve essere tale da consentire il libero



passaggio dei veicoli stessi, se chiusi in modo da impedire ai viaggiatori di sporgersi con parti del proprio corpo, anche se detti veicoli sono inclinati trasversalmente verso i medesimi ostacoli dell'angolo corrispondente al massimo sbandamento che può essere assunto dal veicolo per carico squilibrato, aumentato convenzionalmente di 12°. Se i veicoli non rispondono, invece, ai requisiti di chiusura indicati al precedente periodo, deve essere previsto un ulteriore franco laterale di 0,5 m fra l'ostacolo fisso ed il veicolo inclinato trasversalmente.

6.4.- Nelle stazioni i veicoli devono di norma essere guidati in maniera da impedirne le oscillazioni trasversali; il franco laterale dei veicoli stessi rispetto agli ostacoli fissi deve risultare comunque non inferiore a 1,5 m dal lato esterno e non inferiore a 0,40 m dal lato interno; negli impianti a seggiole triposto quest'ultimo franco deve peraltro risultare non inferiore ad 1 m rispetto all'eventuale stele centrale della puleggia, motrice o di rinvio, ove essa venga a trovarsi in corrispondenza del punto di sbarco dei viaggiatori (discesa puntuale sotto puleggia: v. Circolare n. 123/83 del 23.5.83); negli impianti a seggiole quadriposto, fermo restando per il franco esterno il valore di 1,5 m, quello interno deve risultare non minore di 0,5 m e, nei tratti percorsi dai veicoli carichi, di 1,10 m; il franco sia esterno che interno deve risultare non inferiore ad 1,5 m in corrispondenza delle rampe di svincolo degli sciatori (Circolare D.G. n. 134/87 dell'1.8.87).

7. - Altezze massime dei veicoli dal suolo (Cap. 3, paragrafo 8, nel testo modificato con D.M. 13.3.1972, n. 1242).

7.1.- Sempreché il recupero dei viaggiatori possa avere luogo solo mediante la loro calata al suolo dai veicoli, il terreno sottostante la funivia deve essere facilmente percorribile o, comunque, deve essere reso tale tracciando un sentiero che consenta, ai viaggiatori discesi lungo la linea, di raggiungere con il minor disagio possibile la stazione più vicina od una strada utilizzabile da mezzi ordinari. Quanto alle altezze massime dei veicoli dal suolo, se del tipo a cabine, il punto più basso del contorno inferiore di ciascuno dei

veicoli stessi deve trovarsi ad un'altezza non superiore ai seguenti limiti, tenuto conto delle pendenze trasversali del terreno e delle sue accidentalità:

- a) 6 m, se il recupero dei viaggiatori viene effettuato mediante apposite scale;
- b) 10 m, se gli agenti addetti al soccorso possono raggiungere i veicoli, mediante idonea attrezzatura, direttamente da terra ovvero, lungo la fune, partendo dal sostegno a monte della campata interessata e, inoltre, se il recupero dei viaggiatori viene effettuato, utilizzando apposite attrezzature, mediante calata verticale al suolo;
- c) 25 m, se, ferme restando le condizioni indicate al precedente punto b), la fascia di terreno sottostante od immediatamente adiacente l'impianto è raggiungibile in ogni punto, sia d'estate che d'inverno, mediante mezzi meccanici fuoristrada disponibili presso l'impianto;
- d) 45 m, ferme restando le condizioni indicate ai precedenti punti b) e c), per un tratto di lunghezza tale da comprendere non più di un treno di veicoli per ramo, sempreché venga dimostrato che ne deriva un effettivo miglioramento del profilo; tale limite può essere eccezionalmente elevato a 60 m, caso per caso, tenuto conto del numero massimo di viaggiatori che possono trovarsi nei veicoli a tale altezza, nonché del numero complessivo massimo di viaggiatori in linea.

7.2.- Se i veicoli sono del tipo a seggiola, fermo restando quanto stabilito all'inizio del precedente punto 7.1. circa la percorribilità e l'accessibilità del terreno sottostante l'impianto, il punto più basso del contorno inferiore di ciascuno dei veicoli stessi deve trovarsi ad una altezza non superiore ai limiti appresso indicati, tenuto conto delle pendenze trasversali del terreno e delle sue accidentalità (v. anche Circolare n. 1944(56)71.32 del 27.7.85):

- a) 6 m, se il recupero dei viaggiatori viene effettuato mediante apposite scale;
- b) 10 m, se gli agenti addetti al soccorso possono raggiungere i veicoli, mediante idonea attrezzatura, direttamente da terra ovvero, lungo la fune, partendo dal sostegno a monte della campata interessata e, inoltre, se il recupero dei viaggiatori viene effettuato, utilizzando apposite

attrezzature, mediante calata verticale al suolo;

- c) 15 m, se, ferme restando le condizioni indicate al precedente punto b), la fascia di terreno sottostante od immediatamente adiacente l'impianto è raggiungibile in ogni punto, sia d'estate che d'inverno, mediante mezzi meccanici fuoristrada disponibili presso l'impianto;
- d) 25 m, eccezionalmente, ferme restando le condizioni indicate ai precedenti punti b) e c), per un tratto di lunghezza tale da comprendere non più di un veicolo per ramo, sempreché venga dimostrato che ne deriva un effettivo miglioramento del profilo.

8. - Dispositivi comuni alle stazioni (Cap. 3, paragrafo 1, primi sei comma nel testo modificato con il D.M. 13.3.1972, n. 1242).

- 8.1.- All'arrivo di ogni treno di veicoli in una delle stazioni, appositi dispositivi, se del caso a programma, devono ridurre automaticamente la velocità del treno stesso da quella in piena linea e quella prevista per il giro stazione con una decelerazione non superiore a  $0,6 \text{ m/s}^2$ .  
Se il sistema prevede l'arresto dei treni di veicoli nelle stazioni esse devono essere provviste altresì di dispositivi di fine corsa.
- 8.2.- Il controllo della velocità, sia nella fase d'avvicinamento dei veicoli alle stazioni sia nelle stazioni stesse, deve essere realizzato con continuità mediante due distinti dispositivi indipendenti da quelli di comando ed integrati da almeno un controllo di parità o di azzeramento dell'eventuale programmatore. A tal fine, in particolare, i segnali di spazio e velocità per detti dispositivi devono essere prelevati da due distinte fonti, con controllo reciproco, almeno una delle quali deve derivare il moto direttamente dalla fune portante-traente mediante pulegge o rulli folli.
- 8.3.- Negli impianti a cabina nei quali lo sbarco e l'imbarco dei viaggiatori avviene a veicoli in movimento, lo sviluppo delle banchine deve essere tale da consentire tali manovre considerando un tempo di 1,5 s per viaggiatore; le banchine di imbarco e sbarco devono inoltre risultare efficacemente separate. Negli impianti a seggiole destinati al trasporto di soli viaggiatori con gli sci ai piedi le banchine, tanto

d'imbarco quanto di sbarco, devono avere una lunghezza di 2 - 3 m, qualunque sia la capacità della seggiola, sempreché i viaggiatori possano accedere contemporaneamente all'area di imbarco e quella di sbarco sia seguita da piste di svincolo di pendenza ed ampiezza adeguate alla capacità delle seggiole. Negli impianti destinati al trasporto di viaggiatori ordinari la lunghezza delle banchine di imbarco e di sbarco deve essere uguale a  $5v$ , dove  $v$  in m/s è la velocità del veicolo in stazione, sempreché gli utenti possano accedere simultaneamente all'area di imbarco e, allo sbarco, gli spazi risultino sufficienti, in relazione alla velocità suddetta, perché i viaggiatori possano svincolarsi tempestivamente e senza pericoli dalle seggiole.

- 8.4.- Le porte dei veicoli devono restare aperte soltanto in corrispondenza delle banchine destinate all'imbarco ed allo sbarco dei viaggiatori; la banchina destinata all'imbarco deve essere prolungata verso la linea con un tratto, normalmente inaccessibile e opportunamente protetto, di lunghezza non inferiore a 1,5 m seguito da una rete di raccolta di lunghezza non inferiore a 3 m.
- 8.5.- Se il sistema prevede l'arresto dei treni di veicoli nelle stazioni per le operazioni di imbarco e di sbarco dei viaggiatori, l'apertura e la chiusura delle porte delle cabine devono aver luogo solo a veicoli fermi; la chiusura delle porte deve aver luogo o per comando diretto da parte del personale, ovvero mediante comando automatico temporizzato; in quest'ultimo caso il tempo intercorrente fra l'apertura e la successiva richiusura delle porte deve essere fissato tenendo conto, con ampio margine, della durata delle fasi di imbarco e di sbarco fissata al comma 8.3. In ogni caso la richiusura delle porte prima della partenza del treno deve essere preceduta da apposito segnale acustico.
- 8.6.- Le manovre di chiusura e di successivo bloccaggio delle porte al termine della banchina d'imbarco devono essere controllate mediante idonei dispositivi in grado di arrestare l'impianto nella eventualità che detta manovra non risulti tempestivamente attuata; in tale eventualità, il veicolo interessato deve essere comunque fermato prima di impegnare il prolungamento della banchina di cui al comma 8.4.-

9. - Stazione motrice (Cap. 3, paragrafo m, nel testo modificato con il D.M. 13.3.1972, n. 1242, e con il D.M. 17.6.1975, n. 8067).

9.1.- Il motore principale deve, di norma, essere elettrico a corrente continua, alimentato da apposito idoneo azionamento rispondente ai seguenti requisiti:

9.1.1.- la regolazione manuale della velocità deve essere possibile, con continuità, in tutto il campo compreso fra valore minimo e valore massimo.

9.1.2.- l'avviamento e l'arresto dell'impianto devono poter essere regolati automaticamente con accelerazione costante (positiva e negativa), opportunamente prefissata ed indipendente dalle condizioni di carico della linea;

9.1.3.- appositi dispositivi di protezione, ad azione istantanea, devono automaticamente interrompere l'alimentazione nelle seguenti eventualità:

- a) per mancanza di una delle fasi dell'alimentazione;
- b) per abbassamento rilevante della tensione di rete;
- c) per sovraccarico rispetto alla massima coppia (positiva e negativa), di avviamento e di regime (v. punto 9.10);
- d) per un incremento della corrente assorbita, in un intervallo di tempo definito, superiore ad un valore opportunamente prestabilito caso per caso.

9.3.- Per l'eventualità di avaria al motore principale od al relativo azionamento, l'impianto deve essere provvisto di un motore di recupero, per consentire il ricovero in una delle stazioni di tutti i viaggiatori in linea. Tale motore può anche non essere elettrico ma, in ogni caso, deve possedere sorgente di alimentazioni e trasmissione completamente indipendenti sia da quelle del motore principale, sia da quelle eventualmente previste per il motore di cui al comma 9.4., le prestazioni del motore di recupero devono consentire di avviare e mantenere in moto l'impianto, ad una velocità non inferiore a 0,5 m/s, per il tempo necessario al completo ricovero dei viaggiatori, nelle più sfavorevoli condizioni (v. punto 9.10.) con prevalenza di carico sia in salita che in discesa; detto motore e la relativa trasmissione devono inoltre consentire di rimettere in moto l'impianto in un

tempo non superiore a 10 minuti primi da quando si manifesta la necessità. Negli impianti con veicoli a seggiole il motore di recupero deve comunque consentire di riportare in una delle stazioni tutti i viaggiatori in linea in un tempo complessivamente non superiore ad 1 ora.

- 9.4.- Gli impianti per i quali siano previste esigenze di servizio tali da richiederne il funzionamento continuativo, anche se limitato nel tempo, nell'eventualità di avaria al motore principale ed al relativo azionamento, ovvero quando venga a mancare l'alimentazione elettrica principale, devono essere provvisti di un terzo motore (motore di riserva), atto ad assicurare l'esercizio nelle condizioni più sfavorevoli con prevalenza di carico sia in salita che in discesa (v. punto 9.10.) ad una velocità non inferiore alla metà di quella massima consentita dal motore principale.
- 9.5.- Quando per l'azionamento di recupero (punto 9.3.) o per quello di riserva (punto 9.4.) venga adottato un motore termico con trasmissione meccanica o idrodinamica, esso deve essere a ciclo Diesel, di tipo industriale ed a non elevato numero di giri; la sua potenza continuativa, dichiarata dal costruttore, in aria tipo e convenzionalmente ridotta in relazione alla quota di installazione, deve risultare non inferiore a quella calcolata per l'impianto a regime nelle condizioni più sfavorevoli (v. punto 9.10.); in tali condizioni, ma con prevalenza di carico in discesa, il motore e la relativa trasmissione devono altresì essere in grado di mantenere la prefissata velocità, senza che essa tenda ad aumentare. Inoltre, la coppia massima allo spunto, dichiarata dal costruttore ma anch'essa convenzionalmente ridotta come prima indicato, deve garantire l'avviamento dell'impianto nelle suddette condizioni più sfavorevoli, ma con prevalenza di carico in salita;
- 9.6.- Quando per l'azionamento di recupero venga adottato un motore idrostatico, la regolazione della velocità deve essere manuale e continua, sia in trazione che in recupero, da zero al valore massimo prefissato; la coppia massima deve garantire tanto l'avviamento dell'impianto nelle condizioni più sfavorevoli (v. punto 9.10.) ma con prevalenza di carico in salita, quanto l'arresto nelle stesse condizioni ma con prevalenza di carico in discesa; tale coppia deve inoltre

poter mantenere fermo l'impianto anche se per un limitato periodo di tempo.

9.7.- Ogni impianto deve essere provvisto dei seguenti sistemi di frenatura:

9.7.1. frenatura elettrica realizzata dal motore elettrico principale e comandata sia manualmente dalla stazione motrice, sia automaticamente:

- a) in caso di intervento di uno qualsiasi dei dispositivi di protezione inseriti nel circuito di sicurezza;
- b) nel caso che la velocità superi di oltre il 5% quella massima ammessa, tenuto conto anche della posizione dei treni di veicoli;

9.7.2. frenatura di servizio meccanica, di norma agente su un organo diverso dalla puleggia motrice e comandata sia manualmente da una qualsiasi delle stazioni, sia automaticamente:

- a) in caso di mancanza di alimentazione all'azionamento principale o, eventualmente, a quello di riserva;
- b) in caso di mancato tempestivo funzionamento della frenatura elettrica di cui al punto 9.7.1.;
- c) nell'eventualità che la velocità dell'impianto superi di oltre il 10% quella massima ammessa, tenuto anche conto della posizione dei treni di veicoli;
- d) quando la velocità si abbassa al di sotto del valore minimo prefissato (v. punto 9.1.1.);

9.7.3. frenatura d'emergenza meccanica, agente direttamente sulla puleggia motrice e comandata sia manualmente dalla stazione motrice, sia automaticamente:

- a) in caso di mancato tempestivo funzionamento del freno di servizio;
- b) nell'eventualità che la velocità dell'impianto superi di oltre il 20% quella massima ammessa per i treni di veicoli in linea;
- c) nell'eventualità di dissimetria dei dispositivi destinati a rilevare con continuità, rispettivamente, la velocità del motore di trazione e quella della fune portante-traente (v.comma 8.2.);

d) nell'eventualità che, all'ingresso in una qualunque delle stazioni, un treno di veicoli non si arresti in corrispondenza dell'area prestabilita per l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori, ovvero non rallenti opportunamente, con pericolo quindi di raggiungere l'anzidetta area a velocità superiore a quella prefissata.

9.8.- I sistemi di frenatura di cui al comma 9.7., quando azionati sia manualmente che automaticamente, devono provocare una decelerazione controllata istante per istante e di valore medio non superiore a  $0,6 \text{ m/s}^2$  indipendentemente dalle condizioni di carico della linea (frenatura modulata normale); tale valore medio deve peraltro risultare non superiore a  $1 \text{ m/s}^2$  (frenatura modulata rapida), quando il comando d'arresto è azionamento automaticamente:

9.8.1. per mancato o non corretto funzionamento dei dispositivi di cui ai commi 8.1. ed 8.2. per il rallentamento ed il controllo della velocità dei treni di veicoli all'arrivo nelle stazioni e nell'interno di esse;

9.8.2. per intervento della frenatura modulata d'emergenza meccanica (punto 9.7.3.) nell'eventualità di mancato funzionamento, in sequenza, della frenatura elettrica (punto 9.7.1.) e di quella modulata di servizio meccanica (9.7.2.);

9.8.3. per eccesso di velocità, sia nell'ipotesi di cui al punto 9.7.2.c), sia in quella di cui al punto 9.7.3.b).

9.9.- I sistemi di frenatura meccanica di cui ai punti 9.7.2. e 9.7.3. devono possedere i seguenti requisiti:

9.9.1. lo sforzo di serraggio deve essere erogato da una sorgente di energia potenziale; a tal fine possono impiegarsi molle lavoranti a compressione o dispositivi equivalenti;

9.9.2. il sistema frenante d'emergenza deve essere anche provvisto dei seguenti comandi indipendenti da quelli per la frenatura modulata di cui al punto 9.7.3.:

a) dispositivo manuale moderabile per comandare, dal banco di manovra, l'applicazione graduale dello sforzo di serraggio disponibile;



- b) dispositivi manuali a scatto per comandare, dal banco di manovra e da almeno un'altra posizione opportunamente scelta nella stazione motrice, l'applicazione non modulata di tutto lo sforzo di serraggio disponibile (intervento d'urgenza del freno d'emergenza);
- c) dispositivo automatico, derivante il moto direttamente dalla puleggia motrice, per comandare meccanicamente l'applicazione non modulata di tutto lo sforzo di serraggio disponibile, nel caso di eccesso di velocità di cui al punto 9.7.3. b (intervento d'urgenza del freno d'emergenza);

9.9.3. lo sforzo di serraggio massimo che può essere erogato dalla sorgente di energia potenziale (v. punto 9.9.1.), deve essere proporzionato in modo tale che, anche in caso di mancato od anormale funzionamento dei dispositivi per la frenatura modulata, nelle condizioni più sfavorevoli (v. punto 9.10.), ma con prevalenza di carico in salita, la decelerazione dovuta all'intervento d'urgenza sia del freno di servizio che di quello di emergenza non risulti superiore a valori che, a causa delle conseguenti oscillazioni della fune, possano risultare pericolosi per i viaggiatori in linea o per la stabilità della fune stessa sui propri appoggi; il valore medio di tale decelerazione, convenzionalmente calcolato come rapporto fra il quadrato della velocità ed il doppio dello spazio di arresto, non deve comunque superare i  $2 \text{ m/s}^2$  ;

9.9.4. il sistema costituente il freno meccanico di servizio, compresi gli organi frenanti e quelli in movimento sui quali essi agiscono, deve essere completamente separato ed indipendente dal sistema costituente il freno d'emergenza, in maniera che una avaria od una qualunque disfunzione a qualsiasi componente dell'uno non possa impedire il corretto funzionamento dell'altro sistema;

9.9.5. gli equipaggiamenti destinati a realizzare la frenatura modulata (v. comma 9.8.) di ciascuno dei sistemi di cui ai punti 9.7.2. e 9.7.3. devono essere dotati di dispositivi di controllo automatico, atti a

determinare l'intervento o del sistema successivo, o di modalità diversa di frenatura dello stesso sistema agente, secondo la prefissata sequenza logica, quando l'arresto non avvenga con la prevista curva di decelerazione; in tale eventualità, gli equipaggiamenti suddetti devono fornire apposita segnalazione ed impedire la ripresa della marcia sino al ripristino della funzionalità del sistema in avaria;

- 9.9.6. le apparecchiature idrauliche o pneumatiche facenti parte di ciascun sistema devono essere completamente separate da quelle eventualmente destinate ad altre funzioni;
- 9.9.7. i dispositivi attuatori del serraggio per l'intervento d'urgenza del freno d'emergenza (v. punti 9.9.2. e 9.9.3.) devono essere doppi, con disposizione in parallelo e controllo di parità;
- 9.9.8. quando l'applicazione dello sforzo di serraggio per il freno di emergenza sia realizzata mediante apparecchiature idrauliche, non è ammessa la installazione di filtri sulle tubazioni di scarico; ove su tali tubazioni risulti necessaria la applicazione di valvole di contropressione, queste devono essere doppie, disposte in parallelo e provviste di dispositivi per segnalare eventuali avarie; per il freno suddetto deve comunque essere previsto uno scarico diretto completamente libero;
- 9.9.9. ciascun sistema deve essere provvisto di un dispositivo che consenta l'apertura controllata del freno in caso di avaria ad uno qualsiasi dei componenti che ne impedisca il disserraggio normale;
- 9.9.10. la fascia freno sulla puleggia motrice, per caratteristiche costruttive o per adeguati ripari, non deve poter essere imbrattata da lubrificanti o grasso e, comunque, deve essere protetta da ghiaccio, neve o pioggia.

9.10.- Agli effetti delle disposizioni contenute nel presente paragrafo, le più sfavorevoli condizioni di carico della linea vanno determinate, tenuto conto di quanto stabilito ai comma 2.1. e 12.1., avuto riguardo tanto al numero ed alla distribuzione dei treni di veicoli in linea, quanto alla reciproca posizione di essi.

- 9.11.- In corrispondenza del banco di manovra o, comunque, in posizione ben visibile dal personale dell'impianto, deve essere installato un indicatore della posizione in linea dei treni di veicoli, opportunamente correlato con i dispositivi di cui ai precedenti punti 8.1. ed 8.2.-
- 9.12.- La stazione motrice deve essere equipaggiata con un registratore di eventi e parametri di esercizio rispondenti ai requisiti di cui alla tabella UNIFER-UNI 9234.
10. - Costruzione dei sostegni dell'impianto (Cap. 3, paragrafo s, 1° e 2° comma).
- 10.1.- I sostegni in struttura metallica devono presentare una rigidità rispetto alla torsione tale che la rotazione massima della testata non superi l'angolo di 10', sotto l'azione della coppia torcente ad essa applicata, in un piano perpendicolare all'asse del sostegno, nelle condizioni di carico a tali effetti più sfavorevoli. I sostegni devono altresì presentare una sufficiente rigidità alla flessione, in maniera che, al passaggio del treno di veicoli carichi in prossimità od in corrispondenza di essi, non abbiano a manifestarsi deformazioni elastiche eccessive o vibrazioni disturbanti.
- 10.2.- La rispondenza alle prescrizioni del precedente comma 10.1. può essere dimostrata sia con calcoli di verifica, sia mediante prove pratiche in officina o sull'impianto.
- 10.3.- Tutti i sostegni di linea devono essere provvisti di idonee attrezzature per consentire al personale di accedere alle testate ed alle rulliere, fino alle loro estremità, e di effettuare in condizioni di sicurezza le necessarie operazioni di controllo e manutenzione, nonché quelle per il soccorso; a tal fine:
- 10.3.1.- sulle testate dei sostegni d'appoggio devono essere installati dispositivi fissi per il sollevamento della fune portante-traente dai rulli; appositi punti d'ancoraggio devono essere previsti, con funzioni analoghe, in corrispondenza delle fondazioni dei sostegni di ritenuta;
- 10.3.2.- il fusto dei sostegni deve essere provvisto di scalette, accessibili solo al personale e, se di altezza superiore a 6 m, equipaggiate con dispositivi atti ad impedire cadute;

10.3.3.- alle testate devono essere applicati maniglioni, mancorrenti e passerelle, con le necessarie protezioni, per l'accesso alle rulliere;

10.3.4.- sulle testate devono essere installati interruttori a consenso per l'arresto dell'impianto durante le operazioni di manutenzione.

11. - Rulli e rulliere (Cap. 3, paragrafo t, salvi penultimo ed ultimo comma, come modificato con il D.M. 2.11.72, n. 4887 e con il D.M. 17.6.75, n. 8067).

11.1.- Il rapporto fra il diametro del rullo, convenzionalmente misurato in corrispondenza dell'asse della fune portante traente, ed il diametro della stessa fune non deve essere minore di 10.

11.2.- Le gole dei rulli devono essere rivestite di guarnizioni cedevoli. L'angolo di deviazione subito su ciascuno di essi dalla fune portante-traente, nelle condizioni di carico a tali effetti più sfavorevoli, non deve superare 3°; per gli impianti con veicoli a seggiole, in relazione al minor valore della massa dei veicoli stessi, rispetto a quelli a cabine, il predetto angolo può risultare superiore a 3°, ma non a 4°.

11.3.- Il dimensionamento delle strutture dei rulli, delle relative guarnizioni, dei relativi perni, cuscinetti e supporti deve essere verificato, a cedimento, rispetto al carico massimo ad essi trasmesso dalla fune portante-traente e dai veicoli, nelle condizioni più sfavorevoli tenute conto della distribuzione in linea e della posizione dei treni di veicoli.

11.4.- Le guarnizioni in materiale cedevole dei rulli devono essere altresì verificate, ad usura e riscaldamento, rispetto al valore medio del carico trasmesso dalla fune portante-traente, determinato con riferimento al ciclo comprendente un viaggio completo, fra le stazioni estreme, di un treno di veicoli, carichi o scarichi, secondo quale delle due ipotesi risulta più sfavorevole. A tali effetti e nelle suddette condizioni, il valor medio innanzi definito non deve superare il valore, espresso in daN, determinato con la relazione  $P = k d D$ , dove  $d$ (mm) e  $D$ (mm) sono rispettivamente il diametro della fune ed il diametro del rullo,

misurato convenzionalmente sull'asse della fune medesima;  $k$  ( $\text{daN}/\text{mm}^2$ ) è una costante dipendente dalle caratteristiche della guarnizione cedevole e, per materiali correnti, può assumere valori compresi fra  $0,035 \text{ daN}/\text{mm}^2$  per velocità di  $2,5 \text{ m/s}$  e  $0,025 \text{ daN}/\text{mm}^2$  per velocità di  $5 \text{ m/s}$ . Valori diversi possono essere ammessi, caso per caso, in relazione alla documentazione probatoria prodotta per il materiale costituente le guarnizioni.

- 11.5.- La profondità di gola e l'altezza libera di bordino devono di norma corrispondere a quanto indicato nella UNI 7365 e consentire, inoltre, il libero passaggio della morsa anche se inclinata trasversalmente di  $\pm 6^\circ$  rispetto all'orizzontale.
- 11.6.- Le rulliere di appoggio e di ritenuta devono essere provviste tanto di efficaci dispositivi atti a contrastare lo scarrucolamento della fune portante verso l'interno della linea, quanto di idonei dispositivi per l'arresto automatico dell'impianto, nella eventualità di scarrucolamento della fune predetta sia verso l'interno che verso l'esterno della linea.
- 11.7.- Le rulliere devono essere provviste di efficaci dispositivi per raccogliere la fune portante-traente eventualmente scarrucolata verso l'esterno della linea. Tali dispositivi devono essere concepiti e dimensionati tenendo conto che lo scarrucolamento può interessare più morse appartenenti a veicoli consecutivi dello stesso treno.
- 11.8.- L'ingombro delle rulliere, dei rulli e dei dispositivi anti-scarrucolanti e raccoglifune deve consentire il libero transito della morsa con il veicolo inclinato in senso trasversale alla linea, sia da un lato che dall'altro rispetto al suo assetto normale, dell'angolo corrispondente al massimo sbandamento che può essere assunto dal veicolo stesso per carico squilibrato, aumentato convenzionalmente di  $12^\circ$ . Il suddetto ingombro deve inoltre consentire una oscillazione libera longitudinale del veicolo di  $\pm 20^\circ$  rispetto al suo assetto normale, tenuto conto, se del caso, dell'ingombro dei viaggiatori e delle strutture del veicolo quando esso si trova sulla massima pendenza.

12. - Veicoli (Cap. 3, paragrafo u, nel testo modificato con D.M. 13.3.1972, n. 1242 e con D.M. 10.9.1984, n. 1501).

12.1.- Nei veicoli a cabina, la superficie totale utile<sub>2</sub> che può essere occupata dai viaggiatori, misurata in m<sup>2</sup> ad una altezza rispetto al pavimento corrispondente alle massime dimensioni trasversali della cabina, non<sub>2</sub> deve risultare inferiore a 0,16 m<sup>2</sup> né superiore a 0,18 m<sup>2</sup> per ogni posto offerto. Ai fini dei calcoli e delle verifiche da condurre in applicazione delle presenti D.T.P., la massa unitaria per viaggiatore è convenzionalmente fissata in 80 kg.

12.2.- Le cabine devono essere provviste di porte manovrabili automaticamente sia in apertura che in chiusura; le porte devono essere bloccate in chiusura in maniera che la loro riapertura d'emergenza sia possibile ed agevole ma solo dall'esterno. I rivestimenti delle cabine devono essere in materiali non infiammabili; inoltre i vetri od i trasparenti devono essere di tipo infrangibile o, comunque tale da non costituire pericolo per i viaggiatori in caso di rottura.

12.3.- Le seggiole devono essere realizzate in maniera tale da assicurare sia un comodo e sicuro assetto dei viaggiatori, sia facilità e rapidità di imbarco e sbarco, offrendo inoltre la necessaria protezione durante il viaggio (a tal fine v. Circolare n° 1944(56)71.32 del 27.7.1985):

12.3.1. il sedile deve avere, all'altezza dei braccioli, larghezza non inferiore a 50 cm se ad un posto, a 100 cm se a due posti, a 140 cm se a tre posti ed a 190 cm se a quattro posti; la profondità deve risultare di 45 ÷ 48 cm ed il bordo anteriore deve essere rivestito di materiale cedevole; lo schienale deve essere alto 45 ÷ 48 cm rispetto al piano del sedile e disposto all'incirca a 90° con tale piano;

12.3.2. con il veicolo nel suo assetto normale, ma in ogni condizione di carico statico con riferimento alla sua capacità, il piano del sedile deve risultare inclinato all'indietro, rispetto all'orizzontale, di un angolo compreso fra 12° e 16°; i braccioli laterali devono essere alti non meno di 15 e non più di 25 cm rispetto al predetto piano;

- 12.3.3. il veicolo deve essere provvisto di sbarra di chiusura anteriore facilmente manovrabile e stabilmente fermata, nelle due posizioni estreme, da dispositivo a contrappeso od a molla; in posizione di chiusura detta sbarra deve trovarsi ad una altezza non superiore a 25 cm rispetto al piano del sedile;
- 12.3.4. il veicolo deve essere provvisto di poggiapiedi (o poggiasci) per ciascuno dei viaggiatori trasportati, realizzato in maniera da non costituire comunque ostacolo alle operazioni di imbarco e sbarco;
- 12.3.5. le strutture del veicolo, compresa la sbarra di chiusura ed i poggiapiedi, devono essere realizzate in maniera da evitare pericoli per i viaggiatori o possibilità di impigliamento per i rispettivi indumenti.
- 12.4.- Per i veicoli con capacità superiore a 4 posti devono essere impiegati, per l'attacco alla fune portante-traente, dispositivi a doppia morsa. Tali dispositivi devono essere realizzati in maniera da consentire a ciascuna delle due morse, quando il dispositivo stesso si accoppia con una puleggia, motrice o di rinvio, di poter ruotare intorno ad asse perpendicolare al piano medio della stessa puleggia, contenente l'asse della fune portante-traente. Il collegamento del dispositivo di attacco con ciascuna delle due morse, nonché con la sospensione delle cabine, deve essere inoltre realizzato in maniera che risulti sempre staticamente determinato il carico trasmesso alle morse stesse.
- 12.5.- Per i veicoli equipaggiati con dispositivi di attacco alla fune portante-traente a morsa singola, il rapporto fra il quadrato del carico verticale applicato dalla morsa alla fune, espresso in daN, ed il prodotto della tensione minima in tale fune, pure espresso in daN, per la sua sezione metallica, espressa in  $\text{mm}^2$ , deve risultare non maggiore di  $0,07 \text{ daN/mm}^2$ ; all'uopo si considerano il carico verticale corrispondente alla forza-peso del veicolo al massimo carico convenzionale, nonché il valore minimo della predetta tensione nelle condizioni di carico della linea a

tali effetti più sfavorevoli, ma con impianto a regime.

12.6.- Per i veicoli equipaggiati con dispositivi di attacco a doppia morsa, se la reciproca distanza fra le due morse dello stesso dispositivo risulta maggiore di 15 volte il diametro della fune portante-traente, si considera gravante su ciascuna morsa il 50% della forza peso del veicolo e vale inoltre la limitazione a  $0,07 \text{ daN/mm}^2$  per il rapporto di cui al precedente punto; comunque il rapporto tra la forza peso complessiva del veicolo a pieno carico e la tensione minima della fune portante-traente deve essere non maggiore di  $1/12$ .

12.7.- L'azione del vento sui veicoli, ai fini delle verifiche da condurre in applicazione delle presenti Disposizioni, va valutata con riferimento ai parametri indicati ai punti seguenti, fermo restando che la pressione dinamica da considerare è quella corrispondente al vento massimo d'esercizio ed in ogni caso non inferiore a 200 Pa (v. cap. 3, paragrafo q, 4° comma, tenuto conto di quanto stabilito, per le seggiole, con la Circolare n° 134/87 dell'1.8.1987 e, per le cabine, dal punto 2.13.3. delle P.T.S. per le funivie bifune a va e vieni approvate con D.M. 15.2.1969, n° 815):

12.7.1. Per le seggiole senza tetto ma provviste di sbarra di chiusura e poggiapiedi o poggiasci, l'azione del vento spirante orizzontalmente in direzione perpendicolare all'asse della linea si considera applicata ad una superficie fittizia da determinare sperimentalmente mediante prove presso laboratori ufficiali; in mancanza di comprovati dati sperimentali, possono essere adottati i seguenti valori convenzionali della superficie fittizia trasversale da considerare esposta al vento:

Veicoli costituiti da	sup. fittizia in $\text{m}^2$	
	scarichi	carichi
- seggiole monoposto	0,25	0,50
- seggiole biposto	0,35	0,75
- seggiole triposto	0,45	0,90
- seggiole quadriposto	0,55	1,--



12.7.2. Per le morse e le sospensioni, la superficie del contorno apparente va incrementata di un coefficiente di norma non inferiore a 1,6.

12.7.3. Per i veicoli a cabina aperta in alto e con viaggiatori in piedi, la superficie del contorno apparente va incrementata di un coefficiente di norma non inferiore ad 1,3 quando il veicolo è occupato; nessun incremento va applicato alla superficie apparente del veicolo vuoto.

12.7.4. Per i veicoli a cabina aperta, di forme opportunamente arrotondate, alla superficie del contorno apparente va applicato un coefficiente che, fatti salvi i risultati di idonee prove aerodinamiche, va assunto pari a:

- per i veicoli a pianta circolare o quadrata: 0,5;
- per i veicoli a pianta rettangolare: la metà del rapporto fra la lunghezza del lato parallelo all'asse della linea e la lunghezza del lato perpendicolare a tale asse.

13. - Morse (Cap. 3, paragrafo v, 1° e 2° comma).

13.1.- La resistenza complessiva allo scorrimento dei dispositivi di attacco dei veicoli alla fune portante-traente deve risultare, nelle più gravose condizioni ma considerando convenzionalmente per il coefficiente d'aderenza fra ganasce e fune un valore non superiore a 0,15, non minore di 2,5 volte la componente della forza peso sopportata dagli stessi dispositivi rispetto alla massima pendenza della traiettoria della morsa stessa.

Nel caso di dispositivi di attacco a doppia morsa, la quota della resistenza allo scorrimento offerta da ciascuna di esse deve risultare proporzionale alla quota della forza peso gravante sulla stessa morsa, garantendo comunque che sussista sempre un rapporto non minore di 2,5 fra aliquota della resistenza allo scorrimento ed aliquota della forza peso attribuibile ad ogni singola morsa del dispositivo.

13.2.- Il punto d'attacco di ciascuna morsa sulla fune portante-traente deve essere spostato con frequenza almeno mensile; è comunque vietato il serraggio delle morse sul tratto di fune comprendente l'impalmatura. La fune portante-traente

deve essere sottoposta ad esame completo prima dell'inizio di ogni stagione, semestrale o annuale, di esercizio.

14. - Circuiti di telecomunicazione (Cap. 3, paragrafo x, penultimo ed ultimo comma).

14.1.- Gli impianti devono essere equipaggiati con dispositivi di telecomunicazione atti a fornire chiare ed intelligibili informazioni ai viaggiatori chiusi nei veicoli anche durante la marcia dell'impianto.