



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI E  
DEI SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE SISTEMI DI TRASPORTO  
AD IMPIANTO FISSO

EX TIF 6

Prot.: 756(6) 71.32.1  
71.32.2

Roma,

**15 GIU. 2004**

Agli Uffici Speciali Trasporti Impianti  
Fissi  
TORINO-MILANO-VENEZIA-  
FIRENZE-PESCARA-ROMA-NAPOLI-  
BARI

Alle Sedi U.S.T.I.F. di  
GENOVA-BOLOGNA-POTENZA  
CAGLIARI

Alla Provincia Autonoma di Bolzano  
Uff. Trasporti - Serv. Funiviari  
Via Crispi, 10  
BOLZANO

Alla Provincia Autonoma di Trento  
Servizio Impianti a Funne  
Via Brennero, 136  
TRENTO

Alla Regione Friuli Venezia Giulia  
Servizio Trasporti  
TRIESTE

Alla Regione Valle d'Aosta  
Servizio Trasporti  
Loc. Grand Chemin, 34  
SAN CRISTOPHE (AO)

All'ANEF  
Casella Postale 8172  
ROMA

All'ACIF (c/o Ing. Ferruccio Levi)  
Via Archimede, 10  
20129 MILANO

All'ANITIF (c/o Ing. M. Rinaldi)  
Via dell'Acquatina 6  
USSITA (MC)

OGGETTO: Caratteristiche tecniche relative all'installazione dei cancelli di regolazione dell'accesso alle seggiovie a collegamento temporaneo e permanente destinate al trasporto di viaggiatori con sci ai piedi.

Questa Sede, acquisto il parere espresso sull'argomento in oggetto, dalla Commissione per le Funicolari Aeree e Terrestri nelle sedute del 13 novembre 2002 e del 12 marzo 2003, con la presente intende fornire indicazioni e valori delle dimensioni, degli sforzi e dei tempi di regolazione dei cancelli di ingresso alle banchine di imbarco, di cui all'art. 3.7.4.2 del D.M. 8.3.99.

Le presenti disposizioni si applicano alle seggiovie con veicoli a collegamento temporaneo e permanente.

## 1. DEFINIZIONI

1.1 Cancello di regolazione: elemento meccanico atto a regolare l'afflusso degli sciatori, costituito essenzialmente da una barra mobile, dai montanti e da un meccanismo di azionamento regolabile in velocità e sforzo.

1.2 Fase di apertura: fase caratterizzata dalla movimentazione della barra mobile dalla posizione di cancello chiuso alla posizione di cancello aperto.

1.3 Fase di chiusura: fase caratterizzata dalla movimentazione della barra mobile dalla posizione di cancello aperto alla posizione di cancello chiuso.

1.4 Fase di blocco: fase caratterizzata dalla barra mobile in posizione di cancello chiuso.

1.5 Tempo di apertura ( $T_a$ ): è il tempo impiegato dalla barra mobile per passare dalla condizione di cancello chiuso a quella di cancello aperto.

1.6 Tempo stabile di apertura ( $T_{sa}$ ): è il tempo che intercorre tra la fine della fase di apertura e l'inizio della fase di chiusura.

1.7 Tempo di chiusura ( $T_c$ ): è il tempo impiegato dalla barra mobile per passare dalla condizione di cancello aperto a quella di cancello chiuso.

1.8 Tempo di blocco ( $T_b$ ): è il tempo durante il quale la barra è in fase di blocco. Esso è funzione dell'intervallo di tempo tra 2 veicoli successivi.

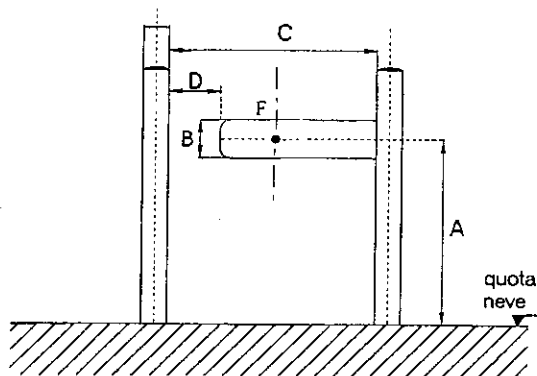
1.9 Sforzo di blocco ( $S_b$ ): è la forza minima che il cancello deve opporre nei confronti di uno sciatore appoggiato alla barra mobile, nella fase di blocco.

1.10 Sforzo in chiusura ( $S_c$ ): è la forza massima che la barra mobile durante la fase di chiusura può opporre ad uno sciatore in transito.

## 2. CARATTERISTICHE TECNICHE

### 2.1 Rappresentazione schematica

(il presente schema non rappresenta una tipologia costruttiva ma è inteso solo ai fini dell'individuazione delle quote sotto rappresentate)



### 2.2 Valori

(i valori indicati sono espressi in mm)

$$650 < A < 750$$

$$B \geq 100$$

$$500 < C < 700$$

$$60 \leq D \leq 100$$

la quota D può essere ridotta al di sotto dei 60 mm per cancelletti dotati di banda terminale cedevole.

### 2.3 Elementi della Barra mobile e montanti

Gli elementi della barra mobile e dei montanti devono essere costruiti in modo da non recare danno agli utenti, adottando idonei accorgimenti (ad es. bordi arrotondati, parti cedevoli o deformabili, evitare la possibilità di impigliamento, ecc...).

### 3. CARATTERISTICHE FUNZIONALI

#### 3.1 Sforzo in chiusura (Sc)

$$Sc \leq 100 \pm 30\% N$$

Lo sforzo si intende misurato, durante la fase di chiusura, nel punto F, che individua la mezzeria del cancello indicato nella rappresentazione schematica, perpendicolarmente alla barra mobile.

#### 3.2 Sforzo di blocco (Sb)

$$Sb \geq 300 \pm 30\% N$$

Lo sforzo si intende misurato, durante la fase di blocco, nel punto F perpendicolarmente alla barra mobile.

#### 3.3 Tempo di apertura (Ta)

$$Ta = 1 \pm 20\% \text{ sec}$$

#### 3.4 Tempo di chiusura (Tc)

$$Tc = 1 \pm 20\% \text{ sec}$$

#### 3.5 Tempo stabile di apertura (Tsa)

$$Tsa = 1,8 \pm 10\% \text{ sec}$$

#### 3.6 Intervallo di tempo tra due fasi di blocco consecutive

$$Tsa + Ta + Tc \leq 4,4 \text{ sec}$$

### 4. CARATTERISTICHE DI FUNZIONAMENTO

I valori di cui al punto 3 devono essere garantiti durante l'esercizio del singolo impianto funiviario per ogni campo di temperatura riscontrabile.

### 5. ISTRUZIONI DI USO E DI MANUTENZIONE

L'apparecchiatura deve essere corredata dalle istruzioni di uso e di manutenzione.

IL DIRETTORE GENERALE  
(dr. ing. Amedeo GARGIULO)

