

## CIRCOLARE N. 22 1974

Prot. 1944 (66) 71.10.3

**Oggetto: Regolamento tecnico per l'impianto e l'esercizio delle funicolari terrestri, in servizio pubblico destinate al trasporto di persone, approvato con D.M. 15.5.1929 n. 1270. Rispondenza alle attuali esigenze di costruzione e di esercizio.**

L'attuale normativa per le funicolari risale al Regolamento tecnico per la costruzione e l'esercizio approvato con D.M. 15 maggio 1929 n. 1270 e trae origine e giustificazione dal T.U. approvato con R.D. 9.5.1912 n. 1447, dalla legge 27.12.1896 n. 561 e dal relativo regolamento d'esercizio approvato con R.D. 17.6. 1900 n. 306.

In considerazione del lungo tempo trascorso dall'emanazione delle predette norme è stato posto a questo Ministero il quesito circa la validità delle norme stesse agli effetti di una rispondenza soddisfacente ai criteri moderni di sicurezza di un mezzo di trasporto a guida vincolata destinato ad un traffico non sempre turistico, ma spesso urbano e talvolta metropolitano.

Con D.M. 14.6.1940 n. 2979 e con D.M. 22.12.1947 n. 2515 ha già trovato attuazione il principio di estendere alle funicolari terrestri la normativa predisposta per le funivie sia pure limitatamente all'accettazione e collaudo delle funi, alla confezione delle teste fuse ed impalmature ed al calcolo per la determinazione del grado di sicurezza delle funi da mettere in servizio o da togliere d'opera.

In sede internazionale le raccomandazioni ECE, approvate nel 1968, considerano un'unica normativa per gli impianti a fune sia aerei che terrestri (limitati peraltro quest'ultimi alle funivie funicolari), ed in esse appaiono in numero esiguo le disposizioni specifiche valide esclusivamente per le funicolari (velocità, funi di trazione, deroghe per la frenatura ecc.) mentre l'OITAF, che ha messo a punto numerose norme specifiche ed aggiornate per il settore funiviario, non ha sentito la necessità di affrontare l'analogo problema nel settore delle funicolari.

La mancanza di iniziative nel campo delle funicolari, riducendo le necessità di aggiornamento delle norme a quelle richieste dall'ammodernamento di impianti già da tempo esistenti e per ciò stesso già non suscettibili di modifiche nelle caratteristiche generali della linea, non giustifica, come del resto confermato dall'indirizzo internazionale, la messa a punto di una nuova normativa specifica, la quale comunque non potrebbe essere che di origine teorica e non potrebbe giovare del conforto di un'esperienza specifica sufficientemente vasta e probante.

D'altro canto appare pienamente giustificata sia dalla logica che dalla convenienza generale, l'utilizzazione in campo funicolare dell'esperienza acquisita nel settore funiviario e, conseguentemente, l'estensione delle prescrizioni funiviarie, oggetto di molteplici e recenti aggiornamenti, alle funicolari ogniqualvolta l'analogia delle caratteristiche lo consenta, estensione che trova anche essa conferma nel più recente indirizzo internazionale.

Appare inoltre ovvio che per le funicolari, inseribili per le caratteristiche tecniche del mezzo di trasporto tra le funivie e le ferrovie, debbano valere, ove non soccorrano direttamente o indirettamente le disposizioni in vigore per le funivie, quelle operanti per le ferrovie, in quanto applicabili, anche se non codificate da provvedimenti ufficiali, e, indubbiamente, oggetto di costante tempestivo aggiornamento.

Sentito al riguardo il parere della Commissione per le Funicolari Aeree e Terrestri nell'adunanza del 3 aprile u.s., nell'attesa dell'emanazione di specifiche disposizioni normative, si fa intanto presente che l'esame da parte di questo Ministero dei progetti di nuovi impianti o di ammodernamenti di funicolari terrestri, per quanto attiene le norme di sicurezza sia di costruzione che di esercizio, verrà condotto verificando la rispondenza degli elaborati tecnici alle disposizioni emanate in sede ECE specificatamente per le funicolari ed a quelle operanti nei seguenti settori:

- a) funivie bifuni a va e vieni, limitatamente alle parti che ne consentano l'applicazione diretta (ad es. grado di sicurezza degli organi di frenatura) oppure attraverso una obiettiva interpretazione per equivalenza (ad es. modalità di funzionamento del freno di vettura), similitudine (ad es. dispositivi di attacco delle funi di trazione), analogia (ad es. grado di sicurezza delle funi di trazione);
- b) ferrovie e tramvie, anche di tipo metropolitano, per quanto non considerato al precedente punto a) e sempre in quanto applicabili, in particolare per quel che riguarda la sede, l'armamento, talune parti di veicoli e taluni aspetti della regolazione del traffico (ad es. circuiti di binario).

Si prega di portare quanto sopra a conoscenza dei progettisti e dei costruttori.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
**(F.to Sirignano)**

Per copia conforme

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE 66