

D.M. n. 8067 del 17/06/1975

DIREZIONE CENTRALE VI
DIVISIONE 66

Prot. N. 8067(66)71.31

Disposizioni integrative e modificative al D.M. 16 giugno 1964 n. 1541/0610 concernente le Prescrizioni Tecniche Speciali per le funivie monofuni con movimento unidirezionale continuo e collegamento permanente dei veicoli.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 18 ottobre 1957, n. 1367, che approva il Regolamento generale per le funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone;

VISTO l'art. 39 del citato Regolamento generale recante disposizioni per l'emanazione delle prescrizioni speciali in applicazione del Regolamento medesimo;

VISTO l'art. 9 del decreto del Presidente della Repubblica 14.1.1972 n. 5 relativo al trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tramvie e linee di interesse regionale e di navigazione e porti lacuali e dei relativi personali ed uffici;

VISTO il decreto ministeriale 16 giugno 1964, n. 1541, che approva le Prescrizioni Tecniche Speciali per le funivie monofuni a moto unidirezionale continuo e collegamento permanente dei veicoli;

VISTI il D.M. 15 novembre 1966 n. 2776, il D.M. 11 marzo 1972 n. 1242 ed il D.M. 2 novembre 1972 n. 4887 che integrano e modificano alcune delle norme contenute nel decreto ministeriale 16 giugno 1964 n. 1541;

RITENUTA la necessità di integrare e modificare alcune delle norme contenute nei suddetti decreti ministeriali;

SENTITA la Commissione per le Funicolari Aeree e Terrestri;

DECRETA:

Art. 1

Dopo il 5° comma del paragrafo m) "Stazione motrice" del capo II delle Prescrizioni Tecniche Speciali per le funivie monofuni con movimento unidirezionale continuo e collegamento permanente dei veicoli, approvato con decreto ministeriale 16 giugno 1964 numero 1541 à aggiunto il seguente nuovo comma:

" L'esercizio con il motore di riserva, indipendentemente dal valore della velocità e dalle finalità del collegamento deve essere limitato al tempo strettamente necessario per assicurare il rientro alla stazione di origine di tutti i viaggiatori in linea od in attesa alle restanti stazioni dell'impianto o del sistema di impianti serviti. La limitazione non sussiste per gli impianti dotati di un motore di emergenza destinato ad intervenire in caso di momentanea avaria del motore di riserva quando questo, avendo caratteristiche tali da garantire in qualsiasi condizione di carico una velocità non inferiore a metà di quella normale, sia utilizzato per sostituire, nel regolare esercizio, il motore principale temporaneamente fuori servizio; tale motore di emergenza deve essere alimentato da una sorgente di energia indipendente da quella dei motori sia principale che di riserva e deve risultare idoneo ad assicurare, ad una velocità non inferiore a 0,5 m/s, il ricovero nelle stazioni di tutti i viaggiatori in linea".

ART. 2

Il terz'ultimo comma del paragrafo t) "Rulli e rulliere" del capo III delle Prescrizioni Tecniche Speciali indicate all'articolo 1, già modificato con l'art. 2 del D.M. 2 novembre 1972 numero 4887, è sostituito dal seguente:

"Tutte le rulliere di appoggio e di ritenuta devono essere munite sia di dispositivi che impediscano lo scarrucolamento della fune portante-traente verso l'interno della linea sia di dispositivi che arrestino automaticamente l'impianto nell'eventualità di scarrucolamento della fune portante-traente sia verso l'esterno che verso l'interno della linea".

ROMA, li 17 giugno 1975

IL MINISTRO
(F.to Martinelli)

PER COPIA CONFORME
IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
(Dr.ing. Andrea Marasca)