

D.M. n.8745 del 26 ago 1975

Prot. 8745 (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.

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 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;

VISTO il D.P.R. 14 gennaio 1972 n. 5, relativo al trasferimento alla Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di trasporti di interesse regionale e, in particolare, l'art. 9 riguardante la riserva di attribuzioni a favore dello Stato per ciò che concerne la sicurezza degli impianti e dei veicoli;

RITENUTA la necessità di integrare e modificare, agli effetti della sicurezza, alcune delle norme contenute nei suddetti decreti ministeriali;

SENTITA la Commissione per le Funicolari Aeree e Terrestri;

DECRETA:

Art. 1

Il secondo comma del paragrafo e) "Velocità e intervallo minimo tra i veicoli" del Capo 3° delle Prescrizioni Tecniche Speciali per le funivie monofuni con movimento unidirezionale e continuo a collegamento permanente dei veicoli, approvate con decreto ministeriale 16 giugno 1964 numero 1541, ed il terzo comma del suddetto paragrafo, aggiunto con l'art. 1 del decreto ministeriale 15 novembre 1966 n. 2776, vengono sostituiti dai seguenti:

"L'intervallo minimo tra due veicoli consecutivi, espresso in secondi in funzione della velocità di regime dell'impianto espresso in metri al secondo, è fissato dalla relazione:

$i = 4v$ per le seggiole monoposto, con un minimo di 5s;

$i = 5v$ per le cabinette monoposto e per le seggiole biposto alle quali si possa accedere simultaneamente, con un minimo di 8s;

$i = 7v$ per i veicoli biposto ai quali si debba accedere successivamente, con un minimo di 10s;

Detti valori possono essere ridotti rispettivamente a $3v$, $4v$ e $6v$, semprechè l'impianto sia dotato di azionamento a velocità di regime variabile con continuità in un campo sufficientemente esteso.

Per gli impianti destinati al trasporto di sciatori viaggianti con gli sci ai piedi la velocità massima di esercizio è elevata a $2,5$ m/sec semprechè le piste di partenza e di arrivo presentino particolari caratteristiche di pendenza e tracciato tali da agevolare le operazioni di salita degli sciatori sulle seggiole e da rendere sicuramente rapido il deflusso degli sciatori distaccatisi dalle seggiole.

Per tali tipi di impianti l'intervallo minimo tra due veicoli consecutivi, espresso in secondi in funzione alla velocità di regime dell'impianto espressa in metri al secondo, è fissato dalla relazione:

$i = 3v$ per le seggiole monoposto;

$i = 4v$ per le seggiole biposto alle quali gli sciatori possono accedere simultaneamente.

Detti intervalli minimi possono essere ridotti rispettivamente a $4s$ e $7s$, senza tener conto della condizione dipendente dalla velocità, semprechè l'impianto sia dotato di azionamento a velocità di regime variabile con continuità in un campo sufficientemente esteso”.

Art. 2

Il primo comma del paragrafo o) “Sicurezza delle funi” del Capo 3° delle Prescrizioni Tecniche Speciali indicate all'art. 1 è sostituito dal seguente:

“Il grado di sicurezza, per funi nuove, deve essere non minore dei seguenti valori:

- | | |
|-------------------------|--|
| - funi portanti-traenti | 6 qualora lo sforzo totale massimo assiale sopportato dalla fune sia stato calcolato prescindendo dalle forze d'inerzia; |
| | 5 qualora detto sforzo massimo sia stato calcolato considerando le forze d'inerzia insorgenti durante le fasi transitorie di avviamento e frenatura; |

è lasciata al progettista la facoltà di scelta tra le due suindicate condizioni di calcolo:

- | | |
|------------------------------------|---|
| - funi tenditrici e di regolazione | 5 |
|------------------------------------|---|

- funi telefoniche e di segnalazione 3,5

Art. 3

Dopo il 2° comma del paragrafo t) “Rulli e rulliere” del Capo 3° delle Prescrizioni Tecniche Speciali indicate all’art. 1 nel testo modificato con l’art. 2 del decreto Ministeriale 2 novembre 1972 n. 4887, è aggiunto il seguente nuovo comma;

“Per ogni campata di lunghezza superiore al doppio della equidistanza tra i veicoli, l’angolo di imbocco a monte, riferito all’orizzontale, deve presentare un valore della tangente trigonometrica, calcolato a veicoli carichi, superiore di non più di 0,15 rispetto a quello calcolato a veicoli vuoti”.

IL MINISTRO

Roma, li 26 ago 1975