

CIRCOLARE DG N° 80/ 1989 - DC V N° 3 /1989 del 17/05/1989

Prot. N. 922 (56) 71.32.2

OGGETTO: Funivie monofune con veicoli a collegamento temporaneo. Durata in servizio delle funi portanti-traenti.

Come è noto, le Prescrizioni Tecniche Speciali (PTS) per le funivie monofune con veicoli a collegamento temporaneo approvate con D.M. 7/7/60, n° 1235, stabiliscono (Cap. 3, paragrafo c - Sicurezza delle funi - comma 7) che, indipendentemente dalla massima riduzione di resistenza ammessa dal comma b dello stesso paragrafo c (10%), le funi portanti-traenti degli impianti predetti devono essere comunque tolte dal servizio quando siano trascorsi 10 anni dalla loro posa in opera.

Analoga norma fissata per le funivie monofune con veicoli a collegamento permanente dalle PTS approvate con DM 16/6/1964, n° 1541, è stata sostituita, con il DM 8/9/1975, n° 08901 (Circolare DG n° 32/1975 del 30/9/1975), da disposizioni che legano il mantenimento in servizio delle funi portanti-traenti, dopo l'8° anno dalla loro posa in opera, ad un controllo periodico ravvicinato (biennale sino al 7° anno ed annuale successivamente), nonché ad una progressiva diminuzione della riduzione massima ammissibile della sezione metallica delle funi stesse e, quindi, della loro resistenza residua.

L'Associazione Nazionale dei Tecnici Responsabili degli Impianti Funiviari (ANITIF) e l'Associazione Nazionale Esercenti Impianti a fune (FENIT - ANEF) hanno peraltro richiesto di estendere anche alle funi portanti-traenti delle monofuni a collegamento temporaneo le disposizioni sulla durata in servizio di tali funi già adottate, con il succitato DM 8/9/75, per le monofuni a collegamento permanente.

La richiesta è stata sottoposta alla Commissione per le funicolari a. e t. che, nell'adunanza dell'8/6 s.a., ha espresso parere favorevole all'accoglimento della richiesta stessa, subordinatamente a talune condizioni che verranno più avanti illustrate.

La Commissione anzidetta ha infatti considerato che, in realtà non sembrerebbero sussistere valide ragioni per non applicare i nuovi criteri innanzi richiamati anche alle funi portanti-traenti degli impianti monofune a collegamento temporaneo, le cui condizioni di lavoro, confrontate con quelle delle portanti-traenti degli impianti ad attacchi fissi, non appaiono generalmente più gravose; anzi, a favore degli impianti a collegamento temporaneo potrebbero essere invocate alcune caratteristiche peculiari dello specifico mezzo di trasporto, quali:

- il passaggio della fune attorno alle pulegge di stazione (fase di massima flessione) avviene senza le notevoli sovrasollecitazioni che, nel caso degli attacchi fissi, sono provocate dalla presenza dei morsetti,
- l'azione di serraggio dei morsetti non insiste per lungo tempo nel medesimo punto della fune, ma viene esercitata per brevi periodi in punti sempre diversi, con distribuzione casuale e, quindi, con ripartizione statisticamente uniforme lungo l'intero anello di fune;
- fatto salvo quanto verrà più avanti osservato, l'esecuzione dell'esame interno magnetoaduttivo risulta, per le funi degli impianti a collegamento temporaneo, ancora più rapido ed agevole rispetto al caso delle monofuni a collegamento permanente, perché non sono necessarie le operazioni di smontaggio e rimontaggio di tutti i morsetti che devono invece avere svolte per quest'ultimo tipo di impianto allo scopo di consentire l'esame predetto.

Va rilevato, tuttavia, che il controllo interno magnetoaduttivo non è in grado di fornire risultati utili in corrispondenza delle impalmature delle funi portanti-traenti, perché eventuali fili rotti in prossimità dei punti singoli del tratto interessato dall'impalmatura (nodi e sezioni in corrispondenza delle estremità dei trefoli accecati) non possono essere segnalati dall'esame magnetoaduttivo il cui diagramma, in corrispondenza di tali punti, presenta segnali di ampiezza tale da mascherare quelli, ben più modesti, dovuti all'eventuale rottura di singoli fili.

Un efficace controllo delle funi portanti-traenti in corrispondenza delle impalmature non può, conseguentemente, che essere effettuato mediante ispezione diretta e, per quanto riguarda l'accertamento di eventuali difetti interni, da personale specializzato nell'esecuzione delle impalmature stesse e secondo modalità da concordare fra il direttore d'esercizio ed il fabbricante della fune, tenuto conto del suo diametro e della formazione.

Il rilievo prima illustrato non riguarda in effetti solo le portanti-traenti degli impianti a collegamento temporaneo, bensì anche quelle delle monofuni a collegamento permanente; tuttavia in queste ultime è agevole, durante gli spostamenti periodici dei morsetti prescritti dalle vigenti norme, evitare di serrare i morsetti stessi in prossimità dei nodi e delle estremità dei trefoli accecati; ciò non è invece possibile nelle monofuni a collegamento temporaneo e, in particolare, in quelle a funzionamento completamente automatico per quanto riguarda il distanziamento in partenza dei veicoli ed il loro convogliamento nelle stazioni.

Rilevato ancora che in quest'ultima categoria di impianti (che impiega veicoli pluriposto di massa a pieno carico generalmente maggiore di quella dei veicoli della monofune a collegamento permanente) le morse sono caratterizzate da elevate pressioni di serraggio delle ganasce sulle funi portanti-traenti, deve richiamarsi l'attenzione dei direttori di esercizio sulla necessità di integrare l'esame a vista e magnetoaduttivo delle funi stesse, da condurre comunque con frequenza annuale, con speciali esami dei tratti interessati dalle impalmature, in maniera da accertare anche in tali tratti la presenza di eventuali difetti interni.

Nel trasmettere allegata alla presente copia del D.M. 27/4/1989, n° 856 (56) 71.32.2, con il quale, accogliendo il surrichiamato parere della Commissione per le funicolari a. e t. , sono stati modificati, rispettivamente, i comma 7 ed 8 del cap. 3, paragrafo c e l'ultimo comma del Cap. 3, paragrafo h, delle PTS per le monofune a collegamento temporaneo approvate con DM 7/7/60, n. 1235, si pregano gli USTIF in indirizzo di voler portare quanto qui esposto ed il testo del decreto a conoscenza delle aziende esercenti monofune a collegamento temporaneo e dei rispettivi direttori d'esercizio.

Si resta in attesa di un cenno di ricezione ed assicurazione

IL DIRETTORE GENERALE