



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI TERRESTRI

UNITÀ DI GESTIONE
SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI

TIF 6

Prot. n. 369(6)71322

SERVIZIO IMPIANTI A FUNE TRENTO				
06 MAR. 2001				
NUMERO	TITOLO	CLASSE	SOTT.	CAT.
736				

e, p.c.:

II RIPOSIZIONAMENTO II

Delly + Conf. A.
63 T.I.F.

Roma, 27/2/2001

Agli USTIF di Torino,
Milano, Venezia, Firenze,
Pescara, Roma, Napoli,
Bari
LORO SEDI

Alla Prov. Aut. di Bolzano
Uff. Trasporti-Servizi Funiviari
Palazzo Provinciale 3/B IV e V p.
Via Crispi, 10
39100 BOLZANO

Alla Prov. Aut. di Trento
Servizio Impianti a Funo
Via Brennero, 136
Centro "Le Fornaci - Barchessa"
38100 TRENTO

Alla Regione Autonoma
Valle d'Aosta
Direzione Trasporti
Servizi Infrastrutture Funiviarie
Loc. Grand Chemin, 34
11020 SAINT CHRISTOPHE (AO)

Alla Regione
Friuli Venezia Giulia
Direzione Regionale Viabilità
e Trasporti
Via Giulia
34126 TRIESTE

Alla Regione Sicilia
Assessorato ai Trasporti
90100 PALERMO

Alla Regione Sicilia
Via D. Bramante, 12
95100 CATANIA

All'ANEF
Via Padova, 27
00161 ROMA

All'ACIF
c/o Associazione Industriali
Corso Libertà, 15
39100 TRENTO

All'ANITIF
Via dell'Acquatina, 6
62030 USSITA (MC)

OGGETTO: Riposizionamento degli impianti funiviari. Quesito della Regione Valle d'Aosta.

La Regione Autonoma Valle d'Aosta ha posto un quesito circa l'applicabilità o meno delle disposizioni impartite dall'Amministrazione con nota prot. n.352 del 31.03.1994 sull'argomento in oggetto.

Come è noto il riposizionamento riguarda esclusivamente le monofuni ad attacchi fissi, seggiovie e sciovie.

Nella sostanza viene chiesto se gli impianti da riposizionare, regolamentati con la suddetta nota nel rispetto del Decreto ministeriale 2 gennaio 1985 n. 23, debbano rispondere al regime normativo vigente all'atto del loro primo impiego, in particolare per quanto riguarda i carichi agenti da considerare nelle verifiche, sia di origine strettamente funiviaria che ambientale ed atmosferica.

Il citato D.M. n.23 ha introdotto il concetto della "vita tecnica degli impianti", intesa come durata dell'intervallo continuativo di tempo in cui la sicurezza e la regolarità del servizio possono ritenersi garantite come all'atto della prima apertura.

Inoltre viene introdotto il concetto della "revisione periodica" (speciale ogni 5 anni, generale ogni 10 anni per le sciovie, ogni 15 per le seggiovie) al fine di garantire il permanere delle condizioni di sicurezza e regolarità iniziali.

La lettera circolare prot. n.352 del 31.03.94, per il riposizionamento delle sciovie e delle seggiovie stabilisce, fra l'altro, che gli impianti posseggano i seguenti requisiti:

- non devono aver superato l'età corrispondente al primo periodo previsto per la revisione generale;

- non devono essere stati aperti al pubblico esercizio prima della stagione invernale 1983-84.

Inoltre, la citata lettera prescrive che le strutture e gli elementi dell'impianto che si prevede di reimpiegare debbano essere sottoposti ad un programma di controlli, verifiche ed accertamenti non inferiori a quelli previsti per le revisioni generali al fine di ricondurre l'impianto alle stesse condizioni di sicurezza vigenti all'atto della prima apertura. Pertanto l'impianto riposizionato viene penalizzato, nei riguardi della propria "vita tecnica" quale che sia l'età, di un periodo di tempo pari a quello intercorrente per la prima revisione generale.

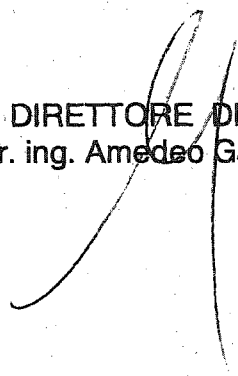
Il quesito in oggetto nasce a seguito dell'emanazione del Decreto 16.01.1996 del Ministero dei LL.PP. riguardante i carichi e sovraccarichi di natura ambientale ed atmosferica.

Le nuove P.T.S emanate con D.M. n. 58/99 nulla dicono in merito ai riposizionamenti di impianti, peraltro si rammenta che l'Amministrazione ha sempre inteso che l'impianto da riposizionare debba essere trasferito nel suo insieme, sia per evitare l'insorgere del commercio di componenti usati sia per avere riferimenti certi sulla datazione dell'impianto.

Per quanto attiene alle opere civili, un elemento sicuramente nuovo introdotto nei riposizionamenti è costituito dalle fondazioni che, necessariamente, dovranno essere verificate, compresi gli elementi di collegamento alle medesime, con i criteri dettati dal D.M. LL.PP. 16.01.1996 nel frattempo intervenuto.

Anche eventuali parti di nuova costruzione relative a strutture civili di stazione e di linea per l'adattamento al nuovo tracciato, nelle ipotesi di calcolo per la condizione di impianto fuori esercizio, dovranno essere verificate secondo i criteri della nuova normativa.

IL DIRETTORE DEL T.I.F.
(dr. ing. Amedeo Gargiulo)



59SP/di



Ministero dei Trasporti e della Navigazione