

Impianto funiviario per trasporto persone linea CasalSelce/Battistini.

Premessa

La valutazione della progettazione dell'intero impianto è da considerarsi di larga massima perché è stata fatta sulla base di profili di linea rilevati da Google Earth e da sopralluoghi preliminari da parte di tecnici della ditta interessata all'attività, che naturalmente non hanno la necessaria precisione ed attendibilità. Per una valutazione dettagliata e definitiva sono necessari dei rilievi approfonditi e assistiti da adatti strumenti di misura eseguiti sul posto da tecnici esperti del settore.

Tipologia dell'impianto

L'impianto ipotizzato, costituito da quattro tratte monofune, ha una tipologia costruttiva con cabine ad ammassamento automatico a 10 posti, ha stazioni collegate tra loro, pertanto i passeggeri saliti ad una qualsiasi delle fermate possono proseguire il viaggio seduti ai loro posti fino a destinazione finale.

Le cabine proposte possono trasportare facilmente carrozzine e biciclette. Sono munite di panchette interne alzabili e finestrini apribili nonché di vari optional per rendere il viaggio più che confortevole. Il tempo di percorrenza da Casal Selce a Battistini è di 14 minuti e 47 secondi. La potenza totale assorbita in esercizio è di 1226 kw, pari a quella di poco più di tre autobus che circolano nelle nostre zone.

Costi dell'impianto e di gestione

La ditta interpellata per questo studio ha fornito i costi presumibili dell'opera tenendo in considerazione i dati raccolti e le richieste da noi formulate: essi si aggirano intorno ai 10 milioni di euro al chilometro e sono comprensivi di iva e spese di progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda il personale per l'esercizio dell'impianto, ai fini di un computo per la valutazione dei costi di gestione, per ogni tratto di cabinovia sono necessarie minimo 3 persone con il patentino di macchinista, una per stazione. In aggiunta deve essere nominata 1 persona con patentino di caposervizio. Ogni argano motore è dotato di due motori elettrici con potenza media di ca 320 kW cadauno oltre ai dispositivi di controllo e all'illuminazione civile.

Ipotizzando un servizio giornaliero di 18 ore, i costi di esercizio per ogni tratto di impianto possono essere quantificati di conseguenza in ca. 800.000 €/anno.

Caratteristiche dettagliate dell'impianto

Nella tabella che segue sono riassunte le principali caratteristiche dell'impianto in base alle stazioni presenti nello studio/progetto.

| Tabella riassuntiva caratteristiche principali. | |
|---|--|
| stazioni motrici | Casalselce, Boccea, Casalotti, Torrevecchia, Acquafredda |
| Stazioni di rinvio | Boccea, Casalotti, Torrevecchia, Acquafredda, Battistini |
| Tipologia stazioni a valle | motrice fissa a ponte spostabile |
| Tipologia stazioni a monte | tenditrice tradizionale |
| modalità di esercizio | trasporto in salita e discesa (entrambi i sensi di marcia) |
| modalità di fuori esercizio | con veicoli in linea |
| senso di marcia | antiorario |
| lunghezza sviluppata della linea | 5089,51 metri |
| tempo di percorrenza fra gli ingressi stazione (da capolinea a capolinea) | 14 minuti e 47 secondi |
| intervallo nelle partenze | 9.6 secondi |
| potenzialità massima di trasporto per ramo di marcia | P/h 3000 |
| velocità massima di esercizio | m/s 6. |
| velocità con azionamento di recupero | m/s 0.8 |
| equidistanza fra i veicoli in linea | m 57.60 |
| modello del veicolo | 10 posti |
| diametro della fune portante-traente | mm 50 |
| azione del dispositivo di tensionamento | kN 550 |
| potenza assorbita a regime | kW 1226 |
| potenza assorbita in avviamento | KW 1935 |