

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 6 DICEMBRE 1951

(118ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Disposizioni integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (N. 1983):

PRESIDENTE	Pag. 1303
ROMANO Domenico, <i>relatore</i>	1301, 1303
CANEVARI	1303
PANETTI	1303
GENCO	1303

(Seguito della discussione e approvazione)

« Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze su funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi » (N. 1968):

PRESIDENTE	1308
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1304, 1310, 1311
PANETTI	1307, 1310
TOMMASINI	1309
GENCO, <i>relatore</i>	1310
MEACCI	1310

La riunione ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Franza, Genco, Lopardi, Mariotti, Martini, Mastino, Meacci, Ottani, Panetti, Priolo, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tommasini, Toselli e Troiano.

È altresì presente il senatore Focaccia, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri:
« Disposizioni integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale » (N. 1983).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Lucifredi ed altri: « Disposizioni integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, per l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Romano Domenico.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. La legge 10 agosto 1950, all'articolo primo, stabiliva che il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, nell'ambito

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 118ª RIUNIONE (6 dicembre 1951)

delle rispettive competenze, dovevano sostenere nell'esecuzione delle opere pubbliche l'onere previsto a carico dello Stato dalla legislazione vigente.

L'articolo 2 stabiliva che per le opere di viabilità ordinaria non statale lo Stato poteva assumere a parziale o totale suo carico l'onere relativo, anche se per tali opere non è previsto il contributo dello Stato. Il disegno di legge d'iniziativa parlamentare, che è stato già approvato dalla Camera, propone una modificazione, nel senso che, per l'esecuzione di lavori di viabilità ordinaria non statale, per i quali è previsto il contributo statale, il Ministero dei lavori pubblici anticiperà la spesa, ed il mutuo che l'ente va a contrarre per la parte a suo carico verrà incamerato dal Ministero del tesoro, al quale, nell'anticipare la spesa, il Ministero dei lavori pubblici darà relativa comunicazione. La procedura verrà affidata al Ministero del tesoro. Con decreto del Ministro del tesoro si provvederà poi al reintegro del corrispondente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Si propone anche che, per i Comuni montani con popolazione non superiore ai 3.000 abitanti, lo Stato può assumere a totale suo carico la spesa, servendosi sempre del mutuo, con le modalità già descritte. Un'altra innovazione è che il Ministero dei lavori pubblici decentra ai provveditorati regionali alle opere pubbliche la facoltà di stipulare convenzioni con i Comuni e, nel caso di più Comuni della stessa provincia, con la Provincia.

All'articolo 5 si prevede, in deroga alle disposizioni vigenti, una facoltà di competenza esclusiva dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche, nei limiti di valore stabiliti per la loro competenza.

Poiché la legge di cui si propone la modificazione finora non ha avuto applicazione e dato che le modifiche proposte facilitano effettivamente la pratica esecuzione delle opere nell'Italia centrale e settentrionale, mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, dei quali dò lettura:

Art. 1.

L'articolo 2 della legge 10 agosto 1950, n. 647, è sostituito dal seguente:

« Per le opere riguardanti la viabilità ordinaria non statale, da eseguirsi ai sensi dell'articolo 1, lo Stato potrà assumere a totale o parziale suo carico la spesa di sistemazione di strade esistenti anche se per tali opere non sia prevista la concessione di contributi dello Stato.

« Potrà inoltre assumere a totale o parziale suo carico la costruzione di nuove strade per le quali non sia previsto alcun contributo.

« Per l'esecuzione dei lavori di viabilità ordinaria non statale, per i quali è previsto il concorso dello Stato, il Ministero dei lavori pubblici, in attesa del perfezionamento delle pratiche relative ai mutui, è autorizzato ad anticipare sui fondi di cui al successivo articolo 5 la quota di spesa a carico degli enti locali, previo riconoscimento di debito da parte degli stessi. In tal caso, il Ministero dei lavori pubblici darà comunicazione dell'anticipazione a quello del tesoro, il quale potrà sostituirsi all'ente locale nell'adempimento delle pratiche necessarie all'ottenimento del mutuo da parte della Cassa depositi e prestiti.

« Il ricavo del mutuo affluirà alle Casse dello Stato a copertura dell'anticipazione fatta.

« Con decreto del Ministro del tesoro si provvederà al reintegro del corrispondente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

« Per i lavori di cui al terzo comma del presente articolo da eseguirsi in comuni montani con popolazione non superiore ai 3000 abitanti lo Stato può assumere a totale suo carico l'onere relativo quando la quota di ammortamento e di interessi del mutuo da contrarsi da parte dell'Amministrazione interessata gravi sul bilancio comunale in misura non inferiore a un decimo delle entrate del bilancio stesso nell'anno anteriore al finanziamento dei lavori.

« Sono da considerarsi comuni montani quelli censuari il cui territorio abbia un'altitudine minima non inferiore a metri 600 sul livello del mare, ovvero un dislivello non inferiore a metri 600 tra l'altitudine minima e quella massima, sempre che il reddito imponibile medio per ettaro censito, risultante dalla somma

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 118ª RIUNIONE (6 dicembre 1951)

del reddito dominicale e del reddito agrario determinati a norma del regio decreto-legge 4 aprile 1939, n. 589, convertito nella legge 29 giugno 1939, n. 976, non sia maggiore di lire duecento.

« Per gli acquedotti anche promiscui e relative fognature da eseguirsi ai sensi dell'articolo 1 lo Stato potrà assumere a totale suo carico la costruzione delle opere principali di raccolta e di adduzione, ivi compresi i serbatoi ed escluso comunque quanto attiene alla rete interna di distribuzione ».

CANEVARI. In merito alla definizione di Comune montano faccio presente che, mentre facilmente si raggiunge la media di 600 metri di altitudine nei Comuni delle prealpi, perchè vi sono zone di altipiano, questa media si raggiunge con difficoltà nelle zone pre-appenniniche, nelle quali, peraltro, si trovano molti Comuni poveri. Basta pensare, ad esempio, alla Valle Staffora che è una delle zone più povere della Lombardia, pur trovandosi inclusa nella provincia di Pavia, che è una delle più ricche. Con la precisazione altimetrica che richiede addirittura un'altitudine minima di 600 metri, tutte le opere iniziate in quei Comuni dovrebbero essere sospese.

PRESIDENTE. Ma il disegno di legge non esclude provvidenze per i Comuni che non siano di montagna. Infatti riguarda tutti i Comuni.

ROMANO DOMENICO, *relatore*. Per i Comuni che non corrispondano ai requisiti richiesti per la definizione di « Comune montano » esistono già le disposizioni del comma precedente.

PANETTI. Non è questa la prima volta che si definiscono così i Comuni di montagna. La definizione usata è quella che in tutte le sue manifestazioni il Ministero dei lavori pubblici ha assunto come base. D'altra parte che i Comuni di montagna abbiano bisogno di qualche favore per sviluppare la loro attività è nella convinzione di tutti. Ad ogni modo i Comuni non di montagna godono delle disposizioni generali.

CANEVARI. Per non essere frainteso rilevo che io mi preoccupo che siano esclusi dal provvedimento quei Comuni che sono stati finora considerati Comuni montani non solo

in base ad un criterio di altimetria ma in base alle condizioni in cui si trovano.

GENCO. Forse sarebbe opportuno riferirsi più che all'altitudine del territorio alla quota del centro abitato.

PANETTI. Una linea di demarcazione che soddisfi tutti non sarà mai possibile trovarla. Sta di fatto che i Comuni con territorio ad alta quota incontrano numerosi inconvenienti, non ultimo quello della diminuita possibilità di lavoro della mano d'opera, a causa della difficoltà delle vie di comunicazione. I Comuni di montagna vanno spopolandosi ed è estremamente urgente fare qualche cosa che valga a trattenere la popolazione. Ritengo che il disegno di legge in discussione, molto opportunamente proposto dai deputati Lucifredi ed altri, risponda pienamente allo scopo e pregherei quindi i colleghi di approvarlo.

CANEVARI. In considerazione delle osservazioni del senatore Panetti, ritiro le mie osservazioni e dichiaro di votare a favore dell'articolo 1 nel testo approvato dalla Camera.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1 nel testo di cui ho dato lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Spetta al Comitato dei Ministri previsto dall'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 647, deliberare l'assunzione a totale o parziale carico dello Stato delle opere contemplate dall'articolo 2 della legge stessa.

La deliberazione del Comitato è adottata su domanda diretta al Ministero dei lavori pubblici dagli enti locali interessati. Quando il Comitato decida l'assunzione a carico parziale dello Stato, la sua deliberazione fissa la quota percentuale del concorso dello Stato sull'importo preventivato dei lavori.

(È approvato).

Art. 3.

È in facoltà del Ministero dei lavori pubblici e dei dipendenti provveditorati generali alle opere pubbliche, nei rispettivi limiti di competenza, consentire che le opere previste dall'articolo 1 della legge 10 agosto 1950, n. 647,

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 118ª RIUNIONE (6 dicembre 1951)

di competenza del Ministero stesso, siano eseguite, in base ad apposite convenzioni, a cura delle amministrazioni provinciali e comunali o dei consorzi tra detti enti interessati, che ne facciano richiesta e che possiedano una adeguata attrezzatura tecnico-amministrativa.

Le amministrazioni provinciali possono assumere, colle modalità di cui al comma precedente, l'esecuzione di lavori di interesse di più Comuni della Provincia, o anche di singoli Comuni, purchè, in questo caso, ne vengano richieste dall'amministrazione comunale interessata.

(È approvato).

Art. 4.

Nei casi previsti dall'articolo precedente il pagamento da parte dello Stato delle somme dovute viene effettuato gradualmente in base a stati d'avanzamento vistati dal Genio civile.

In caso di assunzione dell'opera a parziale carico dello Stato, nel disporre i pagamenti si segue il rapporto percentuale determinato nella deliberazione prevista dal capoverso dell'articolo 2.

A richiesta delle Amministrazioni comunali e provinciali può essere anticipata ai Prefetti una parte della somma da corrispondersi dallo Stato per i lavori, in modo che essi possano provvedere, con le modalità e nei limiti stabiliti dall'articolo 8 del regio decreto 16 giugno 1904, n. 445, al pagamento di acconti in proporzione all'avanzamento dei lavori.

(È approvato).

Art. 5.

In deroga ad ogni altra norma vigente, per le opere da eseguirsi ai sensi dell'articolo 3 della presente legge ogni determinazione in merito alle convenzioni ivi previste spetta ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche, nei limiti di valore stabiliti per la loro competenza.

(È approvato).

Art. 6.

Fermi restando i maggiori benefici contenuti in leggi speciali, gli atti o contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge,

nonchè gli atti di cessione del contributo dello Stato, sono soggetti al trattamento fiscale stabilito per gli atti stipulati dallo Stato. Sono salvi gli emolumenti dovuti ai conservatori dei registri immobiliari e i diritti e compensi spettanti agli uffici finanziari.

(È approvato).

Art. 7.

I benefici previsti dalla legge 10 agosto 1950, n. 647, e dalla presente legge si applicano anche ai Consorzi di comuni, di provincie e di comuni e provincie.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Seguito della discussione ed approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi » (Numero 1968).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi ».

FOCACCIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. In seguito alle osservazioni fatte da alcuni senatori nella precedente riunione, ho cercato di avere tutte le più particolareggiate notizie che valessero a dimostrare la reale utilità dell'istituto che si propone di costituire. È anzitutto da rilevare che il titolo del disegno di legge non è adeguato alla sostanza, perchè non di un laboratorio di esperienze per sole funi metalliche si tratta, bensì di un Istituto sperimentale che dovrà studiare tutto ciò che riguarda gli impianti funiviari, le seggiovie, ecc., nel loro complesso.

L'attività dell'Istituto non sembra, perciò, che possa essere svolta dall'Istituto sperimentale delle Ferrovie, il quale, per la sua stessa

natura, è portato a studiare numerosi problemi tecnici che investono i settori più disparati, sì che i suoi compiti, all'atto pratico, per l'eccessivo lavoro che viene chiamato a svolgere, si risolvono principalmente in attività di determinazioni piuttosto che in attività di ricerche.

Del resto, indipendentemente da tale considerazione, l'attuale mole di lavoro cui è sottoposto l'Istituto sperimentale e la ristrettezza dei locali in cui esso opera, non consentono, per esplicita ammissione dei dirigenti di detto Istituto (che in tal senso risposero ad un quesito rivolto dal Ministero del tesoro in sede di esame per la introduzione nel bilancio del nuovo capitolo), un nuovo incarico senza le assegnazioni di nuovo personale e di nuovi locali; locali, poi, che, per la necessità di avere il laboratorio ad immediato contatto dell'impianto sperimentale, non potrebbero sorgere in prossimità dell'attuale sede dell'Istituto, venendo così a perdersi anche quel piccolo vantaggio che potrebbe derivare dall'avere a disposizione parte della attrezzatura di officina generale ivi attualmente esistente.

Per motivi pressochè analoghi non può essere presa in considerazione la possibilità di affidare gli incarichi di cui sopra ai laboratori universitari. È opportuno sottolineare, infatti, in aggiunta a quanto già fatto presente nella relazione ministeriale sul disegno di legge, che detti laboratori non sono organizzati per effettuare nel campo funiviario studi ed esperienze legati ad assidue periodiche indagini, dirette secondo piani organici, che richiedono non solo l'immobilizzo di materiale, di macchinari e di personale, ma anche l'esercizio controllato di un piccolo impianto sperimentale. Gli stessi Politecnici di Milano e di Torino risultano soltanto dotati di un minimo di attrezzatura che consente loro di svolgere un compito di determinazione, effettuando su funi e fili alcune prove semplici, indispensabili per la messa in opera di materiali. A detti Politecnici infatti si ricorre da tutta Italia quando si deve effettuare il collaudo di nuove funi, semprechè non si tratti di funi portanti di funivie, nel qual caso, date le maggiori dimensioni di queste e l'entità degli sforzi da produrre, occorre spesso rivolgersi a laboratori specializzati esteri.

Ed anche nel caso dei laboratori universitari, poi, non sarebbe possibile usufruire neppure in parte dei locali e del personale addetti a similari laboratori universitari contigui, in quanto, per necessità di lavoro, i locali delle attrezzature di studio e di indagine dovrebbero essere a stretto contatto con un piccolo impianto funiviario sperimentale che, per ovvie ragioni di profilo del terreno, non potrebbero sorgere al centro di una città o comunque in prossimità delle sedi universitarie: onde le spese da sostenere sarebbero equivalenti a quelle preventivate per il nuovo impianto.

Ed allora tanto vale realizzare il laboratorio alle dirette dipendenze del Ministero dei trasporti, tanto più che la continua evoluzione della tecnica nel settore dei trasporti con fune richiede una continua, stretta intesa tra gli organismi preposti all'indagine scientifica e quegli organismi preposti alla vigilanza della costruzione e dell'esercizio degli impianti che soli possono, con il loro periodico contatto con gli impianti, indicare le esigenze di studio, collaborando, attraverso il controllo pratico dei risultati di detta indagine, ad avvalorarne la veridicità e ad indicarne i limiti di effettiva applicazione.

Riassumendo, le ragioni che conducono a preferire la creazione *ex novo* di un complesso per le prove ed esperienze sulle funi metalliche, separato dai laboratori delle Università o dell'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato ed alle dirette dipendenze dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile sono, tenuto conto che l'onere della spesa dovrebbe comunque essere sostenuto dallo Stato, e nella misura prevista per l'attuazione della soluzione prospettata dal disegno di legge, le seguenti: necessità che il complesso operi principalmente nel campo degli studi e delle ricerche, avendo soltanto per fini sussidiari quello delle determinazioni; necessità che il complesso, armonizzando le ricerche di laboratorio con le esperienze sul piccolo impianto, abbia per operatori quegli stessi elementi che, esperti oramai nella materia e costretti da esigenze di servizio a seguire da vicino l'esercizio degli impianti funiviari, possano impostare il lavoro in maniera tale da ottenere risultati utilizzabili nella pratica, procedere nelle esperienze, modificandole appena i risultati che via via si ottengono lo richiedano, trarre da qualsiasi

studio insegnamenti anche diversi da quelli per i quali lo studio stesso era stato impostato, a ciò aiutando la specifica preparazione degli sperimentatori; necessità che il complesso, dovendo servire come mezzo di indagine per la Commissione per le funicolari aeree e terrestri, operi alle dirette dipendenze del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile, potendosi così avere una piena comunione di intenti ed una perfetta rapida intesa tra l'organo esecutore e quello che dirige, senza intralci di carattere burocratico che non potrebbero che nuocere nei confronti del rendimento complessivo dell'insieme. Aggiungo che nella Commissione delle funivie vi sono degli illustri uomini che il senatore Panetti conosce, illustri rappresentanti della Università di Milano, di Roma, di Torino e di Napoli. Questa Commissione è quindi perfettamente idonea ad eseguire le prove che si fanno in questo Istituto; il presidente è il professor Anastasi, il quale si è sempre occupato di questa materia e da circa trenta anni è presidente di questa Commissione. Si deve poi aggiungere un altro fatto importante, che cioè in Italia gli impianti dei trasporti funiviari assommano a più della metà di quelli che sono in tutto il resto di Europa. Come numero e come importanza, si intende.

È appena il caso, forse, di richiamare l'attenzione sul fatto che, sia nella sua attività di studio e di ricerche che in quella di determinazione, il complesso rimarrebbe sempre a disposizione anche dei corpi universitari e delle Ferrovie dello Stato, nel caso che queste intendessero utilizzare per propri fini le attrezzature medesime, essendo i risultati degli studi di vantaggio per chiunque si occupi della materia.

Un'ultima considerazione conferma la opportunità della soluzione proposta: quella cioè che le attività del nuovo laboratorio, investendo il settore tecnico della meccanica e dei trasporti, con riflessi importanti nel campo industriale per quanto riguarda la costruzione e l'esercizio dei mezzi funicolari, sia aerei che terrestri, non possano che essere ordinate da un organismo che tenga conto nella giusta misura delle differenti esigenze che nascono dall'interesse che sulle ricerche hanno i sopradetti settori; tale organismo, come hanno

riconosciuto gli industriali, costruttori ed esercenti, nel citato convegno funiviario di Bolzano, non può identificarsi che nell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, al quale, come è noto, compete appunto, per ragioni istituzionali, questa funzione di coordinamento e di guida a tutela degli interessi delle singole attività nazionali ed a garanzia della sicurezza e regolarità del pubblico trasporto.

Dobbo aggiungere che l'impianto che si intende istituire non occuperà uno spazio notevole perchè bisognerà, secondo il progetto che ho sott'occhio, installare una funicolare di prova di oltre 700 metri di lunghezza, quindi di quasi un chilometro di terreno che viene ad essere occupato. Il terreno prescelto sarebbe qui nelle vicinanze di Roma, a Monte Mario, terreno di cui ho un'ampia fotografia, che è a disposizione degli onorevoli membri della Commissione: si tratta di terreno del comune di Roma che viene ceduto in uso gratuito per tutta la striscia occorrente per costruire l'impianto funiviario. La Commissione sa certamente bene che la spesa maggiore è quella determinata dal terreno. Quello proposto sarebbe un terreno adatto, un terreno in collina, poichè altrimenti le esperienze non si possono fare, perchè occorre un impianto che possa rispecchiare in proporzioni minute quello che è un impianto reale. A valle di questo impianto c'è un istituto, che è molto semplice dal punto di vista costruttivo. Dalla pianta appare che si tratterà di un capannone, contenente delle macchine, che comporterà una spesa di poche decine di milioni: è infatti una costruzione che ha una cinquantina di metri di fronte ed ha un sol piano modestissimo, dove c'è quella famosa macchina che deve essere costruita o in Svizzera o in America, che deve servire per le esperienze di trazione ed anche per quelle di flessione, macchina molto lunga, in cui la campata di rottura è molto ampia. Insomma, in conclusione, dal punto di vista economico, se si dovesse acquistare un terreno, questo certamente costerebbe notevolmente. Ci sono poi la costruzione dell'istituto, che potrà costare 25-30 milioni, l'impianto funiviario, il quale verrebbe in gran parte fornito dalle ditte interessate agli esperimenti stessi, ed infine c'è il macchinario, che è quello che costa di più. Infine c'è l'esercizio,

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 118ª RIUNIONE (6 dicembre 1951)

ma questo viene a gravare sulle spese normali di bilancio.

Dopo tutte queste considerazioni, naturalmente, mi sono convinto dell'utilità di questo impianto, benchè fossi inizialmente scettico anche io, sia come senatore, sia come universitario. Debbo dire francamente che, dopo aver impiegato cospicuo tempo per studiare a fondo il problema e dopo essere andato sul posto per vedere dove deve sorgere questo istituto, dopo essere stato anche all'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato, mi sono convinto della utilità, e direi della economicità, dell'Istituto che si propone di creare. Un altro fatto che ci potrebbe preoccupare, e che ha in effetti preoccupato me, come universitario è che si tratta di un Istituto che deve essere continuamente sorvegliato: a mio parere esso dovrà essere posto sotto la sorveglianza del Ministero dei trasporti, che vi provvederà con suo personale. Noi universitari abbiamo infatti già tanti compiti, e in primo luogo quelli didattici, che già ci assorbono quasi tutto il tempo disponibile. Sarebbe quindi meglio che questo istituto scientifico, in cui dovranno avvenire prove sperimentali, sia posto non già sotto il controllo degli universitari, ma di tecnici distaccati dall'Ispettorato della motorizzazione civile. Se si volesse poi ad ogni costo metterlo a fianco di un istituto universitario (e ce ne sarebbe anche la possibilità materiale: a Torino, per esempio, dove c'è il colle di Superga) si potrà anche fare, ma bisognerà naturalmente tener conto delle difficoltà, non ultime quelle burocratiche, che si verrebbero ad incontrare e che comporterebbero la spesa di ingenti somme.

PANETTI. Faccio prima di tutto una distinzione tra i mezzi di ricerca e di studio e quelli di concreta applicazione, quelli delle macchine di prova, quelli degli impianti di trasmissione, che è inutile pensare fusi in un ambiente solo, sia per gli strumenti sia per il personale che deve agire. Fatta questa distinzione, è naturale che io parli di una cosa e dell'altra. Da una parte abbiamo il laboratorio delle prove di resistenza che riguardano le funi (prove a trazione, piegamento, logoramento, ecc. ecc.); ora questo non ha bisogno di una grande estensione. Io penso che l'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato, che dipende

dal Ministero dei trasporti, potrebbe adeguatamente integrare, più o meno, nei locali che già possiede, i mezzi di sperimentazione e d'altra parte, per l'attività dell'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato, ho già altra volta espresso vivamente il voto che si distinguano gli sperimentatori per prove di collaudo e quelli addetti a ricerche e a studi, che bisogna lasciar liberi di lavorare con un programma meno assillante. Si tratta - dice l'onorevole Sottosegretario - di avere una macchina di prova di resistenza dei materiali, la cui capacità di sforzo arrivi alle possibilità massime, cioè, penso, a 400 tonnellate. Ma necessità di collaudi di tale portata si verificano assai raramente. Vuol dire che il laboratorio delle Ferrovie dello Stato dovrà attrezzarsi oppure ricorrere all'estero. L'importante è che ci siano i mezzi per le ricerche correnti, senza che queste vengano ripetute con doppioni nella sede di Roma, cosa assolutamente anti-economica, perchè, facendo un duplicato dei laboratori per le varie prove, creiamo la necessità di un personale numeroso, in cui, come al solito, vi sarà abbondanza di coloro i quali non operano, come gli uscieri e gli addetti alle pulizie dei laboratori. Mi pare che da questo lato si avrebbe ancora la possibilità di impiegare questi mezzi finanziari nei centri già esistenti per metterli in condizione di funzionare efficacemente.

Ma vi è poi l'altra parte: c'è un impianto di prove sperimentali, una specie di impianto-pilota, che permette di sperimentare, sotto il punto di vista della frenatura, mezzi di trazione anche in rapporto con la conservazione delle funi. A tal riguardo si accenna alla località di Monte Mario.

Credo che il preventivo di spesa sia assolutamente inadeguato, perchè se vi si vogliono comprendere, oltre all'impianto di rottura, anche i mezzi per gli esami dal punto di vista dinamico, certamente si dovrà affrontare la spesa per una attrezzatura molto varia e molto costosa.

Circa la snellezza dell'organismo, che sarà presieduto da un illustre professore e i cui componenti sono dei valorosi universitari, come ha accennato l'onorevole Sottosegretario, osserverò soltanto che si renderà necessario che essi si spostino continuamente dalle proprie

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 118ª RIUNIONE (6 dicembre 1951)

sedi, per riunirsi in un apposito locale, qui a Roma, cosa che non contribuirà certo a facilitare i lavori dell'Istituto. Sono quindi molto esitante nel riconoscere l'effettiva utilità dell'Istituto che ci si propone di creare, date anche le presenti condizioni finanziarie dello Stato, il quale non concede alla ricerca scientifica universitaria, attualmente, gli stanziamenti necessari per l'incremento dei mezzi di studio, come succede per quel che riguarda la fisica nucleare. Se non ci fosse la difficoltà di procurarsi i mezzi, sarei certo ben lieto di appoggiare caldamente questo nuovo organismo.

Ma, a parte questo, non posso non sottolineare la deplorabile tendenza a creare nuove organizzazioni in luogo di rafforzare quelle vecchie già esistenti. E non parliamo di quello che succede nella amministrazione della Difesa, dove non avvengono soltanto i doppioni, ma si triplicano anche le medesime ricerche, perchè c'è l'Esercito, c'è l'Aeronautica e c'è la Marina, che hanno problemi collimanti, fanno le stesse ricerche in sedi diverse e si guardano bene di comunicarsi fra loro e ricerche e risultati. Non vi è insomma il principio dei vasi comunicanti, ma quello dei compartimenti stagni. Ho timore che questo nuovo organismo diventerà un altro compartimento stagno.

Io naturalmente non posso che inchinarmi innanzi all'alta competenza del senatore Focaccia: se ritiene che questo nuovo organismo sia necessario, creiamolo pure, altrimenti facciamone a meno. Ho solo segnalato quello che è un difetto del nostro popolo, creare sempre nuovi istituti, senza rafforzare, e rinvigorire, il che sarebbe assai più utile ed efficace, quelli già esistenti.

PRESIDENTE. Permettete che dica anche io qualche parola su questo argomento, e non come Presidente, ma come sperimentatore ferroviario, perchè ho svolto per quindici anni questa attività ed anche più a lungo ho vissuto in mezzo ai ferrovieri. Voglio chiarire un po' il mio punto di vista. Le Ferrovie dello Stato hanno un istituto che si chiama Istituto sperimentale, ma in effetti questo Istituto, che è sorto come Istituto sperimentale della ex rete adriatica e che era in Ancona, aveva originariamente un carattere geologico, cioè di ingegneria civile, e faceva indagini per quel che

potevano essere le caratteristiche di costruzione di strade ferrate, tanto è vero che da esso si è sviluppato, raggiungendo importanza internazionale, l'Ufficio studi del servizio trazioni. Ora l'Istituto sperimentale delle ferrovie, con le sue varie attrezzature, ha portato alla costituzione di un altro centro sperimentale, quello di Firenze, che riguarda l'esercizio e le costruzioni, e la cui efficienza ha raggiunto un grado altissimo. Interferenze tra i due istituti non esistono, in quanto i campi di azione sono distinti. Nacque quindi l'Istituto sperimentale di Roma: ma non bastò. È venuto fuori il problema delle strutture metalliche ed allora a Roma si è costituito nelle Ferrovie dello Stato quell'alto consesso di valorosi tecnici guidati da professori universitari (perchè l'Università è sempre intervenuta a fianco dell'Amministrazione statale) che è la Commissione di indagine per le ricerche oscillografiche, fornita di macchine per la prova dei ponti in ferro, di macchine radioscopiche per la verifica delle saldature autogene e di altre macchine ancora per studiare i fenomeni dinamici delle velocità elevate, ecc. E poi insieme con loro è sorto il problema dello studio delle questioni elettriche, in particolar modo quelle dei circuiti elettrici fatti dai binari. È tutta una specializzazione che occorre: ed allora, che cosa ne è venuto fuori?

Una certa serie di enti che studiano questi problemi e cercano di risolverli. E questi Istituti sono sempre in contatto fra di loro, per agevolarsi reciprocamente con le rispettive esperienze, restando sempre fermo il fatto che ciascuno sviluppa il settore di propria particolare competenza.

Ora è sorto il problema delle funi metalliche impiegate nei sistemi di trasporto a funi; questi studi non possono essere compiuti dagli istituti già esistenti, in quanto questi sono già specializzati in propri determinati rami. Occorre quindi un istituto specializzato negli studi sulle funi: non solo per i problemi relativi alla rottura, ma anche per i problemi relativi all'esercizio, per tutte le questioni relative a caratteristiche costruttive, in rapporto specialmente al limite di sicurezza.

Vi è tutta una serie di ricerche, insomma, delle quali sono stati finora ispiratori, e probabilmente resteranno tali, gli universitari. Ci

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 118ª RIUNIONE (6 dicembre 1951)

si può lamentare che non vi sia contatto tra Università ed Istituti: sta di fatto che al Congresso di Bolzano i professori universitari e tutti gli altri membri specializzati hanno riconosciuto la necessità di fare qualche cosa di nuovo. Effettivamente noi abbiamo il 50 per cento di teleferiche che esistono in tutta Europa ed esse toccano condizioni di esercizio fra le più pericolose. Tanto è vero che, nella stessa discussione sul bilancio dei trasporti ultimamente avvenuta, è stata rilevata in Aula la necessità di stimolare il progresso di questi nuovi tipi di trasporto. Mi auguro che questi studi si possano finalmente fare. Orbene, cosa è successo relativamente a questa materia? È successo che noi abbiamo esaminato lo stanziamento proposto e sia noi che la Camera dei deputati abbiamo approvato il capitolo in cui era prevista l'erogazione di 50 milioni per la creazione di un nuovo Istituto, questo previsto nel disegno di legge che stiamo discutendo. Si tratta, in certo qual modo, quindi, di creare lo strumento tecnico per il perfezionamento di un provvedimento di legge già approvato. In occasione della discussione di quel capitolo del bilancio dubbi in proposito non vennero a nessuno. Comprendo le preoccupazioni del senatore Panetti: resta però il fatto che, quando si deve fare una ricerca, ci si deve rivolgere agli istituti che sono attrezzati a farla; ora, dato che lo Stato si propone, molto opportunamente, di agevolare una attività di trasporto che, in specie per ragioni turistiche, in Italia è assolutamente necessaria, penso che si imponga la creazione di un istituto di sperimentazione, di un istituto, cioè, specializzato negli studi di esercizio oltre che atto a risolvere i problemi di tecnica sperimentale. Che questo lo faccia il Ministero dei trasporti è cosa doverosa, ed è cosa desiderabile che la collaborazione e l'intervento delle Università, degli specialisti, degli ingegneri, si mantenga viva come attualmente è. Che questo istituto si faccia è fatale, perchè l'esercizio delle funivie era, prima della guerra, in Italia, alla sua fase embrionale, mentre ora si è enormemente sviluppato, anche per il basso costo dell'impianto, per cui, con pochi milioni, si riesce a costruire una teleferica che supera dislivelli di migliaia di metri, per tratti anche di chilometri. Non ho pertanto

alcun dubbio sull'utilità di creare un istituto del genere di quello proposto: i tecnici che reggono gli attuali istituti sono dei bravissimi cultori della scienza delle costruzioni, ma non sono dei pratici esperti delle reali e molteplici difficoltà che si incontrano all'atto delle singole realizzazioni.

Arrivati a questo punto, una volta che la necessità tecnica di questo istituto è stata già riconosciuta in sede di bilancio, con l'approvazione dello stanziamento dei primi 50 milioni, non mi sembra sia il caso di tornare indietro e di sospenderne l'attuazione.

TOMMASINI. Ho ascoltato attentamente le spiegazioni dell'onorevole Sottosegretario. Ho ascoltato le perplessità del senatore Panetti ed ho ascoltato le considerazioni del nostro Presidente. La sintesi di quello che ha spiegato il professor Corbellini circa i rapporti tra istituti sperimentali è definito dalle stesse denominazioni dei due diversi istituti da lui citati. A Firenze si svolge un determinato studio, a Roma vi è un istituto sperimentale. Quindi la stessa denominazione ci mostra la differenza e ci suggerisce la necessità della collaborazione tra di essi.

Il professor Panetti ha messo in evidenza l'utilità di questa collaborazione quando si è riferito ai laboratori del Ministero della difesa. Io dico che, se mai, questo in discussione dovrebbe essere un laboratorio al servizio dei trasporti, ramo della motorizzazione civile. Naturalmente ben so che tra Ferrovie dello Stato e motorizzazione civile non si è mai potuto ottenere un vero amalgama, amalgama che non ci sarà mai.

Ed allora io, proprio attaccandomi a quello che diceva il professor Panetti, concludo anche io: se questo istituto si ha da fare, facciamolo pure. Ad ogni modo, onorevole Sottosegretario, circa la sua affermazione che nella zona di Monte Mario il comune di Roma concederebbe gratuitamente la striscia di un chilometro di terreno occorrente per la creazione di una piccola funivia sperimentale annessa all'Istituto, io mi permetto di esprimere i miei dubbi. Una striscia che abbia una lunghezza di un chilometro e una larghezza di alcuni metri è, infatti, una cosa ingente, e non sono molto sicuro che il comune di Roma sarà tanto generoso.

Ma un'altra riserva avanzerei circa questo Istituto: non possiamo escludere oggi che questo Istituto non possa domani servire per i lavori pubblici, per gli impianti portuali, per la marina mercantile, ed anche, se occorre, per la marina da guerra. E perchè allora questo laboratorio deve essere alle dipendenze del Ministero dei trasporti?

Veniamo poi a parlare anche dell'esercizio. L'esercizio è fatto da personale stabile, personale che non abbiamo, e che bisognerà assumere. Nè, d'altra parte, mi può turbare il fatto che sia stata già approvata l'assegnazione dei primi 50 milioni, su cui il nostro Presidente basa in gran parte le sue considerazioni favorevoli. Non è stato infatti ancora speso nulla, ma soltanto impostato un capitolo di bilancio per l'importo di 50 milioni, ma, se questi 50 milioni non potessero essere utilizzati in questo settore, si troverebbe assai facilmente il modo di spenderli diversamente.

Concludo con una proposta concreta: considerato che non è l'importanza economica del provvedimento che ci deve preoccupare, bensì quella tecnico-scientifica, propongo che una sottocommissione, presieduta dal nostro Presidente e formata da quei colleghi della Commissione che più sono tecnicamente competenti, vada sul posto dove dovrebbe trovar sede questo Istituto, esamini e riferisca alla Commissione, nella prossima riunione, in modo che la Commissione stessa possa più consapevolmente esprimere il proprio parere, sia esso favorevole o contrario.

GENCO, *relatore*. Per conto mio rimango del parere che questo laboratorio sperimentale sia necessario, per tutte le ragioni che sono state esposte. In Italia ci sono molti laboratori che si occupano di studi vari, ma mancano i veri e propri laboratori specializzati. In una Università, di cui non faccio il nome, per una analisi, ci si è dovuti rivolgere ad un laboratorio privato, perchè quell'Università non era in grado di effettuarla. Dichiaro, inoltre, di non temere neanche che il laboratorio venga a costare molto. Se ci si preoccupa del costo dei macchinari, bisogna osservare che essi sono indispensabili, sia che si voglia creare un nuovo laboratorio, sia che si vogliano ingrandire quelli già esistenti. Quindi la spesa nuova

che lo Stato verrebbe ad assumersi sarebbe quella riguardante il suolo e la costruzione di un edificio che si annuncia modesto (e ciò non tenendo conto della concessione gratuita del primo annunciataci dal Sottosegretario). Per quanto riguarda la proposta del senatore Tommasini, non so quali nuovi elementi l'eventuale Sottocommissione potrebbe trarre da un sopralluogo, dopo le comunicazioni del Sottosegretario, che ha, tra l'altro, anche messo a nostra disposizione una planimetria del fabbricato da costruire e una dettagliata fotografia delle località in cui dovrà sorgere il nuovo Istituto. Penso, pertanto, che si possa passare subito, senza ulteriori indugi, alla votazione degli articoli del disegno di legge.

MEACCI. Ritengo che se, fin dal primo momento, il disegno di legge fosse stato accompagnato da una dettagliata relazione, quale quella che abbiamo udito oggi, la Commissione avrebbe guadagnato del tempo e si sarebbe potuta dichiarare favorevole fin dalla prima riunione in cui il disegno di legge è stato discusso. Le ampie illustrazioni fornite dal Sottosegretario di Stato per i trasporti ci hanno infatti convinto della impossibilità di creare l'Istituto proposto come una sezione dell'Istituto sperimentale delle Ferrovie o di altri laboratori sperimentali già esistenti. Di conseguenza, anche a nome dei miei compagni di Gruppo, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge in esame. Quanto alla proposta del senatore Tommasini, ritengo che sia proprio del tutto inutile costringere parte della Commissione a effettuare un sopralluogo a Monte Mario, che non potrebbe fornire nessun elemento nuovo di chiarificazione del problema.

PANETTI. Mi permetto avanzare un'ultima domanda: le spese di esercizio del futuro istituto sono comprese nello stanziamento previsto dal disegno di legge, oppure no?

FOCACCI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Naturalmente il disegno di legge prevede solo le spese di impianto e non quelle di esercizio, che rientrano nel bilancio ordinario.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto alla discussione degli articoli, dei quali do lettura.

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 147.000.000 per la costruzione, a cura del Ministero dei trasporti, di un laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a funi; per l'acquisto dell'area sulla quale dovrà sorgere il laboratorio; per l'acquisto di macchinari e strumenti relativi, e per l'esercizio del laboratorio.

(È approvato).

Art. 2.

La somma di cui all'articolo precedente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 50.000.000 per ciascuno dei due esercizi finanziari 1951-1952 e 1952-1953 e lire 47 milioni nell'esercizio 1953-54.

(È approvato).

Art. 3.

Alla spesa di lire 50.000.000 relativa all'anno finanziario 1951-52 sarà fatto fronte con lo

stanziamento già iscritto al capitolo 61 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda il titolo del disegno di legge, propongo che esso venga così modificato: « Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il titolo del disegno di legge nella nuova formulazione proposta dal rappresentante del Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,45.