

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(SPATARO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(TAVIANI)

NELLA SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1961

Autorizzazione di spesa per il completamento del laboratorio sperimentale funiviario

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 19 marzo 1952, n. 183, veniva autorizzato lo stanziamento, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, della somma di lire 147.000.000 che, ripartita nei tre esercizi finanziari 1951-52, 1952-53 e 1953-54, doveva consentire al citato Ministero:

1) la costruzione di un laboratorio da destinare alle esperienze su funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a fune;

2) l'acquisto dell'aera sulla quale far sorgere il laboratorio;

3) l'acquisto del macchinario e strumenti necessari al funzionamento del laboratorio;

4) l'esercizio del laboratorio.

Non appena promulgata tale legge, veniva dato corso all'attuazione del programma a suo tempo predisposto per il raggiungimento di quei fini il cui notevole interesse pubblico era stato chiaramente sottolineato dai relatori delle competenti Commissioni par-

lamentari che avevano approvato lo stanziamento. Il programma, peraltro, poteva essere condotto a termine solo dopo un periodo di tempo relativamente lungo, reso necessario non tanto dalla costruzione degli edifici, quanto dalla realizzazione dei principali macchinari i quali, per la novità di alcune delle caratteristiche loro richieste, esigevano una lunga fase di progettazione e, soprattutto, di messa a punto.

Infine, nel dicembre 1958, veniva dato inizio all'attività del laboratorio che, articolato su tre edifici a carattere industriale e su una palazzina per uffici, comprende il minimo di attrezzatura indispensabile per un funzionamento organico del settore prova funi, nei limiti ovviamente imposti dallo stanziamento autorizzato. Senonchè, come era facile prevedere, e come i primi mesi di esercizio hanno confermato, l'attività del laboratorio non può, per la completezza e validità della ricerca, limitarsi alla sola prova delle funi; ma va per lo meno estesa all'indagine sul comportamento « al vero » di tut-

ti gli elementi « caratteristici » degli impianti a fune.

Del resto occorre mettere in evidenza che già nella prima relazione al Senato l'Amministrazione proponente accennava alla necessità che il complesso del laboratorio venisse integrato da un breve impianto funiviario a carattere sperimentale, destinato a sorgere nelle immediate vicinanze del laboratorio medesimo, sul quale fosse consentito realizzare condizioni di esercizio il più possibile analoghe a quelle che si verificano sugli impianti per trasporto di persone, non potendosi attuare tali sperimentazioni su impianti aperti al pubblico esercizio, per ovvie ragioni di sicurezza. Su tale funivia sperimentale si sarebbero dovute effettuare prove ed esperienze intese ad accertare il comportamento delle funi e degli altri elementi caratteristici degli impianti (rulli, scarpe, pulegge, sostegni, morsi, eccetera) nelle varie condizioni di esercizio, sì da avere conforto immediato ai risultati conseguiti nelle operazioni di laboratorio ed una guida sicura per l'indirizzo da dare agli studi ed alle ricerche successive.

Inoltre un impianto del genere avrebbe permesso altresì lo studio di particolari fenomeni strettamente legati alle dimensioni reali delle singole parti e non riproducibili, con attendibile similitudine, nelle esperienze di laboratorio, quali, ad esempio, l'azione delle forze di origine dinamica, tanto più sensibili con l'aumento, attualmente in atto, delle velocità di esercizio, e che direttamente interessano l'effettivo grado di sicurezza delle strutture resistenti degli impianti. Tutto ciò naturalmente è volto ad utilizzare l'inesauribile campo della sperimentazione, in laboratorio ed in scala reale, per il continuo e proficuo aggiornamento delle norme regolamentari dirette al raggiungimento del fine di una maggiore sicurezza dell'esercizio degli impianti a fune, a miglior salvaguardia della pubblica incolumità.

La località in cui sorge il laboratorio, nei pressi di Montecompatri, offre la possibilità di integrare quest'ultimo con una piccola funivia sperimentale in quanto presenta un andamento altimetrico soddisfa-

cente per un impianto del genere, oltre il vantaggio economico di un modesto costo del terreno. Infatti, secondo la direttrice sud-nord, potrebbe essere acquistata una striscia di terreno larga 30 metri e lunga un chilometro circa, che all'estremo a valle si immetterebbe nel terreno già di proprietà del demanio, sul quale sorgono appunto gli edifici del laboratorio, ed a quello a monte si aprirebbe su un'area di circa 500 mq. destinata ad accogliere la stazione motrice.

La funivia sperimentale che si intende realizzare non presenterebbe caratteristiche fisse; ma dovrebbe disporre invece di sostegni di vario tipo, alcuni aventi una parte basamentale permanente, altri, di minore entità, da sistemare in luogo o rimuovere a seconda del bisogno, sui quali troverebbero appoggio le funi delle funivie mono e polifuni, con tutti i loro accessori (seggiovie comprese) che gli organi competenti del Ministero dei trasporti, di intesa con la Commissione per le funicolari aeree e terrestri, decidessero di sottoporre alla prova sperimentale.

In relazione a quanto sopra, è stato predisposto l'unito provvedimento con il quale si prevede lo stanziamento della somma di lire 100.000.000, ripartita in due esercizi, con la quale si consente al Ministero dei trasporti:

1) il completamento del laboratorio di esperienze per funi metalliche impiegate nei pubblici servizi di trasporto a fune, con la costruzione di un impianto funiviario sperimentale annesso al laboratorio stesso;

2) l'acquisto dell'area sulla quale far sorgere detto impianto, area che dovrà confinare con quella attualmente di proprietà del demanio sulla quale sorge il complesso del laboratorio;

3) l'acquisto del materiale occorrente ed il montaggio del medesimo.

A giustificazione della suindicata cifra si può considerare che l'area da occupare dovrebbe aggirarsi sui 30.000 mq. sicchè il relativo acquisto, ad un prezzo medio di 100 lire al mq., verrebbe a gravare per circa 3 milioni, mentre il costo dell'impianto rag-

giungerebbe circa lire 97.000.000, tenuto conto che una funivia della lunghezza di 1 chilometro destinata al trasporto di persone, costruita con criteri di strettissima economia, costerebbe circa 80.000.000 di lire e che tale cifra dovrebbe essere aumentata almeno del 20 per cento per tener conto del

maggior costo derivante dalla costruzione di membrature e complessi smontabili o facilmente adattabili per gli scopi sperimentali, di produzione non corrente e per la quale non può essere ovviamente invocato il beneficio economico della lavorazione in serie.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È autorizzata la spesa di lire 100.000.000 per il completamento, a cura del Ministero dei trasporti, delle attrezzature del Laboratorio sperimentale funiviario di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 183, per l'acquisto dell'area sulla quale dovrà sorgere un impianto funiviario sperimentale e per l'acquisto, la costruzione ed il montaggio delle varie strutture e membrature dell'impianto stesso.

Art. 2.

All'impianto funiviario sperimentale di cui al precedente articolo 1, il cui progetto è redatto dal Ministero dei trasporti, viene riconosciuto a tutti gli effetti il carattere di pubblica utilità.

Art. 3.

La somma di cui all'articolo 1 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 1960-61 e 1961-62.

Art. 4.

All'onere derivante dall'esecuzione della presente legge si farà fronte, per l'esercizio 1960-61, con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per la gestione stessa e, per l'esercizio finanziario 1961-62, con riduzione del fondo iscritto al capitolo 545 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per provvedere agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.