

un impianto complesso è operazione difficile e tanto più in un periodo come quello che trascorriamo in cui le oscillazioni dei prezzi delle materie prime e dei servizi hanno ampiezze tali da obbligare talora al ricorso di parametri diversi dalla valuta corrente. Una lunga esperienza può assicurare un'attendibile previsione di massima sempre di grande importanza per la prima impostazione dei problemi di produzione ma il preventivo definitivo che coi disegni e calcoli costituisce la direttiva di marcia del nuovo impianto non può essere ricavato che da computi precisi e da analisi di prezzi che tengano conto di ogni circostanza.

Il compito è grandemente facilitato dalla disponibilità di capitoli tecnici, da elenchi merceologici, cataloghi, prezziari aggiornati e completi di ogni dettaglio tecnico.

Sotto questo aspetto ci troviamo ancora in Italia in grado di netta inferiorità rispetto agli altri paesi industriali: qualche tentativo si sta compiendo ma occorrerebbe uno sforzo ben maggiore ed una più chiara direttiva rivolta allo scopo di fornire elementi sicuri di dimensione, qualità, caratteri tecnologici, prezzi e ad un abbandono di tutto quanto possa essere suggerito da intenzione di portare ad una discriminazione dei prodotti per ragioni commerciali e non tecniche.

Sodalizi tecnici, servizi pubblici, grandi enti in-

dustriali, dovrebbero porsi il problema della compilazione di cataloghi generali tecnici come uno fra i più importanti da risolvere a vantaggio anche della chiarezza dei rapporti fra committenti e imprenditori.

Negli oscuri secoli che seguirono la caduta dell'Impero d'Occidente fra il VI e il X secolo, parve estinta ogni attività d'arte: ignoti artigiani, capimastri, maestri d'opera, conservarono tradizioni tecniche dei tempi classici ma sperimentarono forme, sistemi e materiali che l'avvento di genti nuove pervenute da lontani paesi proponeva alla povera ma pur sempre importante tecnica di ogni giorno che necessità di vita impongono ad ogni epoca; nei tre secoli seguenti sbocciarono i capolavori dell'arte Romanica e Gotica, sintesi ispirata dall'idea trascendentale cristiana degli elementi predisposti da ignoti precursori delle precedenti generazioni.

Ci auguriamo che la nostra fatica giornaliera intesa a sovvenire le esigenze tecniche della vita moderna valga a creare quasi inconsciamente elementi materiali, motivi e sistemi che nostri successori in migliori condizioni di spiritualità, senza la quale non c'è arte, riescano a comporre a loro volta in sintesi di valore estetico e morale equivalente a quella donataci dall'arte dell'ultimo medioevo.

Vittorio Bonadè-Bottino

Considerazioni economiche sui provvedimenti per evitare le inondazioni

Alcune considerazioni sulla possibilità, sul costo e sul tempo occorrente per attuare un'operazione di approfondimento dell'alveo del Po, e di rialzamento delle sponde per mezzo di dragaggio a rifluizione.

Le statistiche insegnano (e gli annuali idrologici confermano) che a periodi eccezionalmente siccitosi (1943-1949) succedono periodi eccezionalmente piovosi, come quello che stiamo attraversando.

La catastrofe nazionale dell'inondazione del Polesine, che ha allagato città e campagne con tiranti d'acqua intorno ai quattro metri, ripone in primo piano la dibattutissima questione dei rimedi da adottare e stavolta, dato che siamo in un periodo piovoso non è da pensare che un eventuale prossimo periodo di secca possa, come sempre è accaduto, far dimenticare i mali subiti, accantonando i progetti ed i relativi stanziamenti.

È comunque da ritenere che ora ci metteremo all'opera, ed anche subito.

È ovvio che un rimedio assai efficace (per quanto non risolutivo) sarebbe quello di aumentare la durata dei periodi di corrivazione con una intensiva e totalitaria campagna di rimboschimento delle zone montane: e questa dovrà essere senz'altro effettuata se non si vorranno annullare i risultati delle opere da eseguirsi frattanto in pianura. Ma il rimboschimento, per dare risultati tangibili, richiederà decenni di lavoro assiduo e tenace (tanto più tenace in quanto sovente il lavoro fatto può essere distrutto dalle stesse alluvioni alle quali si vuol porre rimedio). Pertanto urge studiare quali pos-

sono essere, in pianura, le opere di immediata situazione che possono risultare veramente proficue ed efficaci.

Lo scopo di questa breve memoria è quello di esaminare, a grandi linee, ed in termini sommarî, gli elementi preposti nel tema. Pertanto anche le ipotesi di partenza hanno carattere di prima approssimazione, onde stabilire degli ordini di grandezza relativamente attendibili.

Ciò premesso, occorre rilevare anzitutto che le terre sommerse della Bassa Padana non potranno essere riammesse a coltura entro breve termine, fino a quando, cioè, si sarà potuto procedere alla sistemazione delle strade, dei manufatti, dei centri urbani e degli abitati rurali colpiti, nonché alla ricostruzione di tutto il sistema idraulico delle irrigazioni e degli scoli delle acque, che evidentemente, al ritirarsi dell'inondazione apparirà sconvolto se non del tutto scomparso.

Ma, quando tutto questo immenso lavoro sarà compiuto, chi potrà garantirlo da un nuovo spaventoso disastro? E, per essere più realisti, chi ne può garantire l'attuazione, sotto un regime fluviale a piene pensili, con la minaccia di parecchi metri di acqua al di là degli argini che hanno paurosamente manifestato la loro insufficienza?

Ce n'è quanto basta per dover guardare in fac-

cia la triste realtà: ed è che le terre della Bassa Polesana non potranno (e non dovrebbero) essere riammesse a coltura fino a quando i provvedimenti presi non avranno dato risultati concreti e definitivamente rassicuranti. Il volere a tutti i costi rioccupare subito le terre e rimetterle a coltura potrebbe risolversi in un tragico buco nell'acqua.

Questi provvedimenti possono essere di due specie:

a) rinforzo delle arginature in modo da escludere (nei limiti delle umane possibilità) ulteriori rotte degli argini;

b) abbassamento dell'alveo pensile con lavori di dragaggio, e con rifluimento delle materie scavate entro gli argini nei territori soggetti a sommersione, onde alzarne definitivamente il livello, evitando che possano essere sommersi.

Il rinforzo delle arginature esistenti più che nella costruzione di banche e sottobanche, (che tra l'altro già esistono), o nell'allargamento delle sezioni di progetto adottate, dovrebbe consistere nel rialzamento delle creste, là dove occorra, (con conseguente ovvio aumento di sezione) ad evitare rotte per tracimazione, e *soprattutto* nella costruzione di diaframmi impermeabili da spingere in profondità, i quali, oltre a rafforzare la stabilità nell'argine vero e proprio, hanno anche la funzione di ostacolare la creazione dei fontanazzi per travenazione sotterranea, funzione, questa, di primaria importanza, considerato che, a quanto risulta, le recenti disastrose rotte hanno origine da sifonamento.

A) Paratia inferiore.

La profondità alla quale bisogna spingere i diaframmi stagni dipende, come è notorio, dal materiale di cui è composto l'argine, dal tirante d'acqua esterno, nonché dall'estensione (sezione) dell'argine stesso.

Per un conteggio economico di prima approssimazione può essere accettabile e prudentiale di ammettere che, per tutta l'estensione delle sponde da rinforzare, si debbono creare diaframmi profondi 10 m. da infiggere a partire da una banchina supposta sulla scarpata esterna dell'argine, alla quota delle magre medie. E con questo, si eviterebbero le travenazioni e sottopressioni al disotto dell'argine, che sono la causa dei pericolosi fontanazzi. Naturalmente queste travenazioni non vengono eliminate del tutto: ma trovano un tale impedimento ad aprirsi la via, che il carico idrostatico di cui possono disporre (e quindi la velocità di trascinamento e le portate correlative) sono pressoché trascurabili.

Occorre, dopo aver rimediato alle travenazioni subalvee, impedire anche che si formino vie d'acqua attraverso il corpo dell'argine vero e proprio. Per ottenere questo scopo, si potrebbe pensare che potesse essere sufficiente l'esecuzione di mantellate impermeabili con impasto di argilla e sabbia sopra la scarpata esterna dell'argine. Ma questa, per quanta cura possa mettersi nell'esecuzione (e nella manutenzione), permettono tuttavia sempre il manifestarsi di vie d'acqua, che in caso di piena possono diventare funestamente pericolose, mentre una riparazione, proprio mentre più urgerebbe, di-

venta, sott'acqua, ed in simili condizioni, impossibile.

Meglio, anche in questo caso, ricondursi ai diaframmi, che, per potere essere eseguiti per circa 10/12 all'asciutto, possono costare assai meno.

Venendo a svolgere l'esemplificazione di costi, che costituisce lo scopo della presente memoria, ed istituendo, naturalmente, delle ipotesi prudenziali e larghe a proposito dell'estensione delle opere da eseguire, si potrà supporre, ad esempio, che la lunghezza degli argini da sottoporre all'operazione di impermeabilizzazione sia pari alla lunghezza, lungo il corso del fiume, della zona inondata: grosso modo, cioè dalla foce ad Ostiglia, e cioè per circa 120 Km.

Ovviamente esisteranno, con ogni probabilità, dei tratti di sponda del fiume che, per essere particolarmente elevati, non presentano (e non richiedono) arginature; come pure esisteranno tratti di argine che sono in condizioni tali da escludere la necessità di rinforzi.

Il diaframma inferiore, che si estende dal pelo delle magre normali a 10 mt. di profondità, dovendo essere costruito pressoché in fregio al fiume (prescindendo dalla estensione delle golene), e comunque in presenza d'acqua, potrà essere previsto eseguito con una palanconata o paratia di pali trivellati contigui in beton armato, del diametro, ad esempio, di 0,40 m., da infiggere l'uno leggermente compenetrato in quello contiguo. Il costo di queste palificazioni, dato il grande quantitativo, che consentirebbe un completo ammortizzo delle attrezzature, si potrebbe ragguagliare in una cifra di L. 4.500 al ml. Ossia, essendovi in un mi. di paratia $2,5 \times 10 = 25$ ml. di palo, ogni mi. di paratia stagna potrà costare circa L. 112.500. E se le paratie si dovessero estendere, (nel caso più favorevole), sulle due sponde del Po, per $120.000 \times 2 = 240.000$ ml., la spesa totale da sostenere per questo primo ordine di paratie sarebbe di L. 112.500×240.000 ml. = 27.000.000.000. Sui tempi di lavoro si riferirà in seguito.

B) Paratia superiore.

La paratia superiore, la cui funzione è quella di sostituire la mantellata, dovendo essere eseguita per circa 8/10 all'asciutto, può invece essere fatta affondando sulle creste dell'argine, a tronchi successivi, dei cassoncini metallici, della dimensione in pianta di 2,00 x 1,00 (ad es.), con un sistema ad « havage » da praticarsi con una piccola benna a grinfia o con una noria mobile da introdursi nel cassoncino.

L'altezza dei tronchi potrebbe essere di 2 m., e la manovra dei pezzi fatta a mezzo di gru mobile su cingolo, a rinculo.

L'affondamento potrebbe avvenire (alternandosi con lo scavo interno), a mezzo di battitura su apposite cuffie con lo stesso attrezzo che serve da gru. Il lavoro si potrebbe svolgere in fasi:

- 1) montaggio cassoni e battitura degli elementi per affondamento del 1° tronco fino a circa 1 m. ÷ ÷ 1,50;
- 2) scavo fino a circa 2 mt. di profondità;

3) battitura fino a 2 mt., 2,50 di profondità;
4) scavo, e quindi battiture, alternativamente, fino a raggiungere le quote desiderate: mediamente, anche in questo caso, si prevedono 10 mt. dalla cresta in profondità.

Lo scavo, praticato in questo modo, può costare intorno alle L. 1.000 al mc. in una spesa di:
 $240.000 \times 10 \times 1.000 =$ L. 2.400.000.000
ed il relativo riempimento in calcestruzzo magro (con pietrame annegato ove possibile ed economico) può costare sulle L. 5.000, con una spesa di L. 12.000.000.000
L. 14.400.000.000

In totale, perciò, la doppia paratia stagna, superiore ed inferiore, potrebbe costare intorno ai 38.000.000.000, si ponga pure 40 miliardi per tener conto di oneri vari e di imprevisti.

In inerito all'attrezzatura occorrente, una trivella moderna può eseguire, nei materiali fini di cui trattasi, due pali al giorno, ossia 0,80 ml. di paratia.

Amnesso il tempo di cinque anni, occorre prevedere massimi 250 giorni lavorativi all'anno, e quindi 200 ml. per trivella/anno, con chè una trivella eseguirà in totale 1.000 ml. di paratia in 5 anni (ossia 10.000 ml. di pali).

Occorrendo 240.000 ml. di paratia in 5 anni, occorrono 240 attrezzature, che richiedono, per questo caso, la spesa di impianto media di 3.000.000 per attrezzatura comprensiva di capra metallica, argano a frizione, sonde, tubi esterni, betoniere ecc. In totale una spesa di impianto, perciò, di 720.000.000, che rimane totalmente ammortizzata nel prezzo predetto di L. 4.500 per ml. di palo.

D'altra parte l'attrezzatura occorrente per l'esecuzione della paratia superiore considerato che con un complesso formato da: gru su cingoli (che serve due cantierini attigui); casseformi metalliche ad elementi per armatura scavo e getti; betoniera; « haveuses » a tazze per esecuzione dello scavo, può costare circa 20 milioni, e dato che con un complesso è possibile eseguire 4 ml. di paratia stagna al giorno, in 5 anni di 250 giorni si eseguiranno 5.000 ml. di paratia, ossia occorrono $240.000/5.000 = 48$ complessi, con una spesa iniziale di impianto di circa 1.000.000.000 pure compresa nella spesa prevista di circa 15.000.000.000 per tutta la paratia.

In sostanza, pur tenendo conto di ulteriori quote di imprevisti, per evitare spiacevoli sorprese, il tutto appare sostenibile e soprattutto compreso nei limiti delle realtà possibili ed operative.

Ma, amnesso che con un indefesso lavoro di 5 anni, e con la spesa di circa 40.000.000.000 gli argini possano essere definitivamente consolidati e resi stagni, in modo da poter credere alla loro stabilità, rimarrebbe sempre la sinistra impressione dovuta alla minaccia del fiume pensile, minaccia, questa, che per quanto i consolidamenti apportati agli argini possano conferire una relativa tranquillità, può sempre determinare disastri, in quanto le acque di piena possono aggirare gli ostacoli, introducendosi da qualche affluente, da qualche chiavica

che potrebbe essere travolta, o infine, da fatti imprevedibili ma pur sempre possibili.

D'altra parte, contro queste soluzioni, sta sempre il fatto che a causa del continuo, lento, inesorabile deposito del fiume, continuerà nei decenni il fenomeno di innalzamento del letto, con che anche gli argini dovranno essere rialzati, ed il pauroso dislivello tra la pianura ed il livello delle massime piene aumenterà.

C) Ed allora si manifesta nella sua interezza e nella sua solare semplicità, l'opportunità di adottare decisamente il provvedimento di abbassare il letto del fiume, sempre nel tratto considerato di circa 120 Km. (e che in prima ipotesi, avente lo scopo di un primo sommario confronto economico può servire) dalla foce ad Ostiglia.

Amnesso che la larghezza dragabile del Po sia in media di 800 m. (comprendendo anche qualche tratto di gola), e che la profondità media da dragare sia, ad es., di cinque metri, il volume da asportare, e da rovesciare al di là degli argini, sarebbe di $120.000 \times 800 \times 5 = 480.000.000$ di mc.

Vale la pena di rilevare immediatamente che, se è vero che le aree sommerse nell'ultima catastrofe sono state di circa 125.000 Ha., con un tirante d'acqua medio di 2 m., il rialzamento delle terre dovrebbe operarsi per un volume totale di circa 2.500.000.000 mc, ossia per cinque volte (circa) il volume di materie ricavabili dal Po in occasione della prima grande operazione di espurgo, nella ipotesi, beninteso (da assumere per un momento ed in prima analisi), che nel frattempo non avvengano ulteriori apporti di materiali sul fondo.

Fissando le idee sopra un battello-draga ad elica succhiante, della capacità teorica di resa di circa 2.000 mc. di materiale solido/ora, della potenza installata di circa 2.500 HP., con pompe rifluitrici pescanti nelle stive, e del costo di circa Lire 800.000.000, si potrebbero avere produzioni giornaliere di circa 40.000 mc. per macchina, ossia di 10.000.000 di mc/anno. Per ottenere i 500 milioni di mc. occorrono quattro draghe per dodici anni, oppure otto per sei anni.

Il costo per mc, compreso il refluo oltre gli argini, potrebbe ragguagliarsi intorno alle 150/175 lire, ossia con un totale di spesa di L. 87 miliardi circa l'espurgo sarebbe effettuato.

Ma a questo si devono aggiungere tutte le spese accessorie per rendere i terreni a monte degli argini atti a ricevere le colmate, con costruzione di argini provvisori, predisposizione di fossi di scolo delle acque ecc.

La colmata potrebbe essere fatta a zone successive, onde poter immediatamente intervenire, a terreno intasato e stabilizzato, con le operazioni di bonifica, con le sistemazioni fondiari, la costruzione delle strade, fabbricati rurali, ecc.

A ciò si aggiunga, ancora, la integrale ricostruzione di tutti i paesi che si troverebbero ad essere ad un livello depresso rispetto alla campagna circostante, mentre per i centri maggiori si potrebbe rimediare, lasciandoli come e dove si trovano, e creando delle stazioni idrovore per lo scarico degli scoli.

Per concludere, è opportuno ravvisare una spesa totale di oltre 120 miliardi, che sarebbe, però, ottemperata e definitivamente investita.

Per riguardo agli apporti solidi del Po, assunta la torbida totale annua misurata a Pontelagoscuro (Giandotti) di circa 15.000.000 di torni., ossia di 8/10.000.000 di mc, si può ammettere, sempre in prima analisi, che ad es. addirittura la metà di essa depositi tra Ostiglia e la foce. Questa ipotesi, che è ovviamente del tutto sovrabbondante, indica che per lo smaltimento di tale torbida depositata oc-

corre il lavoro di una draga per sei mesi, tutti gli anni. Ossia si tratta, a colmate ultimate, di lasciare uno o due battelli in servizio permanente sul fiume.

La conclusione alla quale si voleva arrivare è che qualora si intenda (come è ormai doveroso) intervenire con opere definitive per la difesa e la sistemazione del Polesine, i mezzi da impiegare, e le spese da sostenere non sono per nulla al di fuori delle possibilità di un Paese, sia pure povero come il nostro.

Aldo Borini

P R O B L E M I

La formazione dell'Ingegnere (*)

Si considerano alcuni aspetti della formazione dell'ingegnere che riguardano la scuola, la vita professionale e le associazioni tecniche.

1. - In un pomeriggio autunnale dell'anno 1846 un gruppo di ingegneri delle ferrovie stava eseguendo le prove di collaudo di una locomotiva in una località presso Bromsgrove, sulla linea Bristol-Birmingham.

Una improvvisa e violenta pioggia, non infrequente in quel clima e in quella stagione, li costrinse a riparare sotto una tettoia.

Nella sosta forzata il discorso cadde sulla risposta data dal Consiglio direttivo della « Institution of Civil Engineers » al signor Giorgio Stephenson, che aveva fatto domanda di essere ammesso fra i suoi membri.

La risposta, e ciò destava il compassato sdegno di quei tecnici, poneva quale condizione all'ammissione il superamento di un esame atto a provare la capacità del richiedente quale ingegnere (*).

Si trattava dunque di una questione di « formazione dell'ingegnere »; e la questione era posta nei riguardi del « Padre delle ferrovie », di cui si pretendeva provare la capacità dopo trenta anni di professione, e di quale professione!

La società degli ingegneri civili era stata fondata nel 1818 allo scopo di promuovere col concorso dei Soci il progresso della scienza meccanica (1) ed i suoi membri si occupavano della costruzione di ponti, di strade, di edifici, così come di macchine a vapore e di navi; vale a dire si occupavano di tutte le costruzioni che in qualche modo avessero richiesto l'impiego di meccanismi o congegni (2).

L'aggettivo « civile », là in Gran Bretagna, come dappertutto in Europa, era adottato semplicemente in opposizione a « militare », e l'uso, di cui non si vuole qui discutere la reale corrispondenza al significato, dura tuttora anche per altre professioni e circostanze.

La poco cortese risposta alla quale si è fatto cenno, burocraticamente motivata dalla mancanza di adeguati titoli di studio, fu lasciata cadere dallo Stephenson, conscio, pur nella esemplare modestia che lo distingueva, del suo non comune valore personale.

I commenti che seguirono, e ne sono

stati ricordati alcuni, così come le discussioni che in vari ambienti, specie in quelli ferroviari, si accesero sullo scottante argomento, mossero gli amici ed ammiratori del geniale costruttore a prendere una radicale decisione, a fondare cioè una nuova società, la « Institution of Mechanical Engineers », ciò che avvenne nel gennaio 1847, con lo scopo di accrescere, mediante scambi di idee fra i soci, le loro conoscenze sui progressi dei vari rami della scienza meccanica (3), dando impulso alle invenzioni da essi ritenute utili.

2. - Questo esempio storico permette di entrare nella trattazione del tema, anzi nel vivo della questione.

La formazione dell'ingegnere costituisce forse un compito della professione e della vita o piuttosto un problema scolastico, legato al conseguimento di un diploma?

Sappiamo tutti che si tratta di acquistare un'attitudine che non si fonda soltanto sul possesso di scienze, cioè di conoscenze sistematicamente organizzate, ma che richiede altresì il possesso di molteplici capacità, sia di ordine esecutivo, nel lavoro manuale, nelle misure, nel calcolo numerico, nel disegno, nella preparazione di piani di produzione; sia di ordine direttivo, nei riguardi di altri uomini che debbono a loro volta eseguire questi lavori.

Sappiamo d'altra parte che questa attitudine non si identifica né con la scienza, né con il lavoro manuale, né con la misura, né con il calcolo, né col disegno, e neppure con la direzione degli uomini, poiché tutti questi mezzi, presi separatamente, sono insufficienti a conferirla, ma che essa li esige insieme, essendo un'arte, cioè una libera attività creatrice (4), un'arte al servizio dell'uomo, l'arte di costruire impiegando dei meccanismi che affinano e moltiplicano le forze dell'artefice e gli danno il modo di dominare le energie naturali. A proposito della tecnica costruttiva il citato biografo dello Stephenson osserva acutamente che non si tratta soltanto di sapere come le cose son fatte, ma di farle, ciò che è molto diverso (5).

Nel nostro tempo lo sviluppo prodigioso delle scienze, dalla matematica degli insiemi alla fisica nucleare, e la crescente complessità delle costruzioni, dall'automobile all'aeroplano, dalla turbina al radar, rendono estremamente difficile una formazione autonoma.

Non si vuol dire con ciò che il tempo dei *self-made men* come Newcomen e Stephenson sia definitivamente trascorso, perché il genio nasce in tutti i tempi. Né Edison né i fratelli Wright né Guglielmo Marconi, cito esempi illustri, avevano il diploma d'ingegnere. Ma in via ordinaria la Scuola svolge un compito essenziale; essa getta le basi su cui le qualità individuali possono perfezionarsi nel successivo esercizio della professione; ed è il risultato di questo perfezionamento nella sua concreta attuazione che noi chiamiamo l'arte dell'ingegnere.

3. - Da quando a Parigi, nel 1747, fu fondata l'« École des Ponts et Chaussées », ritenuta la più antica Scuola per ingegneri, una notevole evoluzione dell'istruzione tecnica si è compiuta.

Il Monge, nell'istituire nel 1794 la celebre « École Polytechnique », scriveva che le conoscenze dell'ingegnere dovevano fondarsi da un lato sulla « meccanica », intesa come lo studio della forma e dei movimenti dei corpi, dimostrati dal calcolo e rappresentati dal disegno; d'altro lato sulla « fisica », che studia la natura dei corpi stessi ed i loro fenomeni e che è coltivata nei laboratori sperimentali.

Questa distinzione fra meccanica e fisica non è più accettata oggi.

La differenza risiede invece fra la ma-

(*) Estratto da una relazione tenuta a Parigi nel luglio scorso ad una riunione internazionale di Ingegneri.

(1) « a probationary essay as proof of his capacity as an engineer ». Cfr. R. H. PARSONS, *History of the Institution of Mechanical Engineers*, London, 1947, pag. 10.

(2) « for the general advancement of mechanical science ».

(3) « ingegni » nel linguaggio medioevale.

(4) « improvements in the various branches of mechanical science ».

(5) Libertà creatrice nell'ambito di leggi, le regole proprie dell'arte. Un concetto deteriorato di tecnica discende dal confonderla con una non intelligente applicazione di tali regole.

(6) « which is a very different matter ».