

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1817

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIOIA, RESTIVO, SULLO, AZZARO, BARBI, BASSI, BERTÈ, BONTADE MARGHERITA, COLLEONI, CURTI AURELIO, D'AREZZO, DE MEÒ, DEL CASTILLO, DI LEO, ELKAN, EVANGELISTI, FADA, FODERARO, FOLCHI, FORLANI, FRACASSI, GAGLIARDI, GIGLIA, GULLOTTI, LEONE RAFFAELE, LOMBARDI RUGGERO, MALFATTI FRANCO MARIA, NATALI, RADI, RIPAMONTI, SINESIO, TANTALO, TERRANOVA, VINCELLI**

*Presentata il 7 novembre 1964*

Concorso internazionale per un progetto di ponte sullo Stretto di Messina; modifiche alla legge 24 luglio 1961, n. 729; servizio traghetto tra Mazara del Vallo e Kelibya (Tunisia)

ONOREVOLI COLLEGHI! — Aperta al traffico l'Autostrada del Sole, completata tra alcuni anni la Salerno-Reggio Calabria, sarà ancora più evidente l'insufficienza delle attrezzature in atto disponibili per un celere attraversamento dello Stretto di Messina e si imporrà in termini di assoluta urgenza la necessità di risolvere il problema in modo definitivo anche perché il prevedibile futuro sviluppo dell'economia siciliana esigerà, con il sempre crescente volume dei traffici commerciali e turistici, un più rapido collegamento con il Continente.

È infatti sufficiente considerare che per il 1964 si calcola il seguente movimento nei due sensi:

Carri ferroviari carichi	circa n.	168.000
Carri ferroviari scarichi	» »	41.000
Autocarri	. . . . . » »	59.500
Autovetture	. . . . . » »	198.500
Passeggeri	. . . . . » »	4.210.000

È di particolare importanza rilevare che il movimento suddetto non corrisponde alle effettive esigenze ma è compreso dagli attuali limiti di possibilità di traghetto.

Infatti la richiesta di carri per materie prime e prodotti industriali è rimasta parzialmente insoddisfatta e consegne di materiale già

pronto hanno subito anche tre-quattro mesi di ritardo; si consideri infine, per avere una idea della gravità della situazione, che ove si volessero soddisfare integralmente le esigenze del settore agrumario quasi il 90 per cento dell'intero traffico merci attraverso lo stretto dovrebbe essere riservato agli agrumi.

Se si aggiunge infine l'incremento notevole delle esigenze di trasporto di altri prodotti e dei mezzi gommati e l'acceleramento di tale incremento che si verificherà con la apertura al traffico della Salerno-Reggio Calabria non si potrà non concludere che i problemi dello sviluppo economico del sud sono condizionati dalla realizzazione di un ponte sullo stretto.

Occorre perciò disporre al più presto di un progetto di ponte per l'attraversamento dello Stretto di Messina e stabilire intanto che trattandosi di esecuzione di opera di prevalente interesse nazionale, essa deve essere affidata a società che dia la massima garanzia di serietà e di efficienza.

Per corrispondere alle predette esigenze nonché a quelle poste dalla necessità di avere l'apporto dei migliori tecnici italiani e del mondo, sembra indispensabile un concorso internazionale per un progetto di costruzione

del ponte e la concessione all'I.R.I. della costruzione e dell'esercizio del ponte medesimo.

Se vogliamo poi che la Sicilia assolva il suo compito di collegare l'Europa con l'Africa è necessario che l'Autostrada del Sole prosegua con il tronco Messina-Palermo-Trapani-Mazara del Vallo, nel cui porto vanno ubicati gli invasi per un servizio celere di traghetti con Kelibya (Capo-Bon).

Sulle strade statali che in atto collegano le predette città di calcolano le seguenti frequenze medie nelle 24 ore: Messina-Palermo 6.300 automezzi; Palermo-Trapani 4.800 e Trapani-Mazara del Vallo 5.900.

L'autostrada Palermo-Messina-Trapani-Mazara del Vallo, che si propone venga affidata alla stessa società I.R.I. che ha costruito e gestisce l'Autostrada del sole, sarà lunga circa 270 chilometri; ma se consideriamo che il tratto Messina-Milazzo (chilometri 10) sarà costruito dalla Regione siciliana con una spesa di 12 miliardi per realizzare il collegamento tra la città di Messina ed il nucleo industriale di Milazzo; se consideriamo che il tratto Buonfornello-Palermo di chilometri 40 circa costituisce tratto comune con la Palermo-Catania già finanziata dallo Stato per il 40 per cento e dalla Regione siciliana per il 60 per cento; se consideriamo infine che l'autostrada Palermo-aeroporto di Punta Raisi, di chilometri 20, è già stata costruita dalla Cassa per il mezzogiorno, rimangono da costruire circa chilometri 200 con una spesa che si può prevedere, con un costo medio di lire 700 milioni al chilometro, in lire 140 miliardi circa.

Non soltanto la suddetta autostrada è necessaria per completare la grande rete autostradale nazionale; essa è altresì essenziale per il completamento di una grande via di comunicazione europea essendo già inclusa, come noto, nell'« Itinerario internazionale E-1 » (Europa 1) che si sviluppa lungo l'asse Londra, Parigi, Nizza, Genova, Roma e Palermo, ed infine per realizzare la saldatura tra l'Europa e l'Africa.

Non va inoltre trascurata la grande importanza che assume, ai fini dello sviluppo economico e sociale della Sicilia ed in particolare di quella occidentale, la realizzazione dell'Autostrada, che, opportunamente raccordata con i centri abitati e di produzione agricola ed industriale e con le zone turistiche, costituirà quel tessuto connettivo indispensabile per attirare gli investimenti sia pubblici che privati nelle zone maggiormente depresse, favorendone il rapido processo di sviluppo. Tale infatti deve essere considerata, secondo uno studio di prossima pubblicazione della C.E.E., la funzione

dell'autostrada nel Sud; non positivo quindi, secondo il suddetto studio, il rallentamento che si è registrato negli ultimi anni nel processo di realizzazione delle infrastrutture viarie nel Sud, dove gli investimenti per viabilità dello Stato sono passati dal 51 per cento del 1951 all'attuale 28,6 per cento.

Nel Nord invece, sempre secondo il ricordato studio della C.E.E. dove l'Autostrada costituisce principalmente un mezzo di decongestione di una rete capillare di tronchi stradali, la aliquota degli investimenti per infrastrutture stradali è andata sempre aumentando sino a raggiungere il 71,4 per cento degli investimenti, con il risultato che nel Nord ci sono attualmente in funzione chilometri 1220 di Autostrade mentre nel Sud ve ne sono soltanto 220. Tale rapporto è certamente destinato nel tempo a mutare, quando cioè saranno realizzate le autostrade in progetto, e quelle altre proposte, necessarie per dotare il Sud delle infrastrutture di cui ha bisogno per aumentare rapidamente il reddito delle popolazioni.

Per la realizzazione infine della nuova linea di comunicazione intercontinentale tra l'Europa e l'Africa si è prevista una spesa di 2 miliardi di lire da utilizzare per le infrastrutture e per gli invasi da costruire nel porto di Mazara del Vallo.

Tanto più urgente il proposto provvedimento quando si consideri che la Francia studia la possibilità di istituire un servizio di navi traghetto tra Marsiglia e Tunisi; la Grecia tra il Pireo e Creta nonché tra Creta e la Libia, mentre Francia, Spagna e Germania studiano la possibilità di collegare l'Europa e l'Africa attraverso il superamento definitivo e permanente dello stretto di Gibilterra.

Onorevoli colleghi! Il finanziamento richiesto per consentire il collegamento autostradale di Messina con Palermo, Trapani e Mazara del Vallo, la scelta di un progetto per l'attraversamento dello stretto di Messina e la istituzione del traghetto per Capo Kelibya, realizza le infrastrutture necessarie per il successivo collegamento intercontinentale inteso a rendere operante la funzione di ponte che la Sicilia esercita fra le complementari economie dell'Europa e dell'Africa; in particolare la nuova autostrada ed il traghetto Mazara del Vallo-Kelibya, in attesa della costruzione del ponte, trascendono i pur rilevanti interessi dello sviluppo della economia regionale per assolvere a funzioni e compiti di rilevanza nazionale e intercontinentale, costituendo il necessario completamento della grande rete autostradale nazionale ed europea e la saldatura delle grandi comunicazioni europee ed africane.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

Il Ministro dei Lavori Pubblici è autorizzato, in deroga alle vigenti disposizioni che disciplinano lo svolgimento dei concorsi di progettazione delle opere di conto dello Stato, a bandire un concorso internazionale per un progetto di ponte per l'attraversamento dello stretto di Messina. Il relativo bando sarà pubblicato entro 60 giorni dalla data di approvazione della presente legge ed i partecipanti dovranno presentare i progetti entro un anno dalla data di pubblicazione del bando medesimo, con le modalità ed obblighi che saranno stabiliti dalla Commissione di cui al successivo articolo .

### ART. 2.

La Commissione giudicatrice del concorso di cui al precedente articolo 1 è nominata dal Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Essa è composta da nove tecnici o esperti di chiara fama, di cui almeno 5 italiani. Il presidente della Commissione sarà eletto nel suo seno con la maggioranza di due terzi dei voti. La Commissione giudicatrice dovrà esaurire i suoi lavori entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di scadenza del termine fissato per la consegna degli elaborati.

### ART. 3.

Tutti i progetti che saranno presentati entro la data indicata dal precedente articolo 2 rimangono di proprietà dello Stato; ai redattori del progetto primo classificato è commesso l'incarico della progettazione esecutiva. Per il funzionamento della Commissione giudicatrice, comprese le diarie, i rimborsi ed i compensi spettanti ai membri della predetta Commissione da determinare con decreto del Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero del tesoro, è autorizzata la spesa di lire 30 milioni che sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nell'esercizio finanziario 1965.

### ART. 4.

La costruzione del ponte per l'attraversamento dello stretto di Messina è opera di prevalente interesse nazionale ed è concessa uni-

tamente all'esercizio ad una società per azioni al cui capitale sociale l'Istituto per la Ricostruzione Industriale partecipi direttamente almeno con il 51 per cento. Nell'atto costitutivo e nello statuto della predetta società non potranno essere previste le deroghe alle maggioranze assembleari contemplate negli articoli 2368 e 2369 del codice civile.

ART. 5.

La costruzione e l'esercizio dell'autostrada Messina-Palermo-Trapani-Mazara del Vallo sono concessi alla Società per azioni indicata dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

ART. 6.

Per la corresponsione alla società di cui al precedente articolo 5 del contributo previsto dall'articolo 19 della legge 24 luglio 1961, n. 729, i limiti di impegno fissati dall'articolo 20 della legge predetta sono così aumentati:

Esercizio 1965 da milioni 1.500 a milioni 1.700  
Esercizio 1966 da milioni 1.500 a milioni 2.300  
Esercizio 1967 da milioni 1.000 a milioni 2.300  
Esercizio 1968 da milioni 1.000 a milioni 2.300  
Esercizio 1969 da milioni 1.000 a milioni 2.300  
Esercizio 1970 da milioni 1.300 a milioni 2.000

Gli stanziamenti relativi al pagamento delle somme previste dal presente articolo saranno iscritti nello stato di previsione della spesa dell'A.N.A.S. negli esercizi dal 1965 al 1999.

ART. 7.

Il grafico del piano poliennale di sviluppo e miglioramento della rete delle autostrade di cui all'articolo 28 della legge 24 luglio 1961, n. 729, integrata dai tronchi in esso non previsti e indicati dal precedente articolo 5 costituisce parte integrante della presente legge.

ART. 8.

Per il collegamento dai maggiori centri abitati alla rete autostradale in Sicilia l'A.N.A.S. provvederà ai sensi dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

Ai fini suddetti, la spesa complessiva di 100 miliardi autorizzata dal predetto articolo 13 è aumentata di lire 10 miliardi da iscriversi nello stato di previsione della spesa dell'A.N.A.S. per lire 500 milioni nell'esercizio 1965, per lire 1 miliardo in ciascuno degli esercizi dal 1966 al 1973 e per lire 1 miliardo e 500 milioni nell'esercizio 1974.

## ART. 9.

Per realizzare il collegamento intercontinentale con l'Africa mediante un servizio celere di traghetti tra Mazara del Vallo e Kelibya (Capo Bon) il Ministro degli affari esteri è autorizzato a stipulare apposita convenzione con la Tunisia ed il Ministero dei lavori pubblici a procedere alla costruzione degli invasi e delle altre infrastrutture nel porto di Mazara del Vallo necessarie per assicurare l'efficienza della nuova linea di comunicazione il cui esercizio è affidato alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Ai fini predetti è autorizzata la spesa di 2 miliardi che sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 300 milioni nello esercizio 1965 e di lire 500 milioni in ciascuno degli esercizi 1966, 1967, 1968 e di lire 200 milioni nell'esercizio 1969.

Al maggiore onere derivante dall'applicazione del presente articolo e degli articoli 3, 6 e 8 della presente legge si provvede a carico delle entrate provenienti dalla gestione di importazione di olii di semi *surplus* condotta per conto dello Stato. Il Ministero per il tesoro è autorizzato a disporre con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.