

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 OTTOBRE 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE GIUSEPPE BOTTA

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE GIROLAMO LA PENNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		BOTTARI ANGELA MARIA	3, 13, 14
Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente (1216)	3	LIGATO LODOVICO	12, 13
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	3, 4	LODIGIANI ORESTE, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	16
LA PENNA GIROLAMO, <i>Presidente</i>	5, 6, 7, 8 9, 10, 11, 14, 15, 16	PERRONE ANTONINO	4, 5
BARBALACE FRANCESCO	6	RIDI SILVANO	15, 16
BECCHETTI ITALO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	16	ROCELLA FRANCESCO	15
		TEMPESTINI FRANCESCO	15
		VALENSISE RAFFAELE	3, 4

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 13,5.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente (1216).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 16 marzo scorso i due relatori del provvedimento ritennero di proporre la costituzione di un gruppo informale di lavoro per un esame più approfondito della materia e, soprattutto, per lo svolgimento di una serie di audizioni da essi ritenute necessarie.

Ritengo che le Commissioni riunite possano proseguire i lavori con la discussione sulle linee generali, al termine della quale potranno procedere alla costituzione di un Comitato ristretto che effettui audizioni informali, valuti il testo e, quindi, riferisca alle Commissioni stesse.

ANGELA MARIA BOTTARI. Il fatto che, all'infuori di me, nessuno dei componenti i gruppi comunisti delle due Commissioni sia ora presente in quest'aula significa, evidentemente, che essi hanno ritenuto

che la ripresa dei lavori avvenisse al termine della seduta dell'Assemblea.

Pertanto, sarebbe opportuno sospendere questa seduta ed avvertire i colleghi dell'ora in cui essa sarà ripresa.

PRESIDENTE. Desidero precisare che questa seduta doveva cominciare al termine delle votazioni in Assemblea. Ad ogni buon conto, farò ripetere l'annuncio interfonico, senza tuttavia sospendere la seduta.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

RAFFAELE VALENSISE. Signor presidente, onorevoli colleghi, limiterò il mio intervento ad alcune considerazioni di carattere generale, essendo il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale favorevole alla prosecuzione dei lavori delle Commissioni qui riunite sul disegno di legge all'ordine del giorno, nonché alla nomina di un Comitato ristretto per l'elaborazione di un testo migliore da sottoporre all'esame delle Commissioni medesime.

Desidero sottolineare quanto è nel cuore e nell'animo di tutti noi e nell'interesse massimo delle due città sorelle di Reggio Calabria e di Messina relativamente all'importanza del problema che oggi affrontiamo e che, tuttavia, trascende la realtà di tali due centri per inserirsi nell'ottica assai più ampia del collegamento tra il continente europeo e la Sicilia intesa anche come piattaforma di sviluppo dei rapporti con il continente africano.

L'esigenza che desidero qui rappresentare è che il disegno di legge in discussione contenga anche delle disposizioni di

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

raccordo con il resto della politica dei trasporti e della politica economica del nostro paese, nonché con i programmi infrastrutturali che devono necessariamente sostenere tali politiche.

Alcuni giornali hanno dato notizia di una sorta di procedura in atto per la ricognizione e l'accertamento dei cosiddetti « rami secchi » delle ferrovie italiane. Si sarebbe ipotizzata - ma taluni giornali hanno pubblicato delle smentite - una sorta di declassazione, o addirittura l'abolizione di un tratto della linea ferroviaria ionica compreso tra Crotone e Melito Porto Salvo.

Un'ipotesi di tale tipo sarebbe, se realmente avanzata, in netta « collisione » con l'idea di una proiezione dell'Italia meridionale, come parte terminale dell'Europa, verso la Sicilia e, di qui, verso l'Africa settentrionale.

Ma se si dovesse pensare all'attraversamento viario e ferroviario dello stretto in termini di riduzione degli adduttori di traffico a monte, dalla parte continentale, si concepirebbe un'opera localizzata nello spazio e limitata nelle sue funzioni e finalità. Della linea ionica, che è la più antica, a percorso pianeggiante, si auspica il raddoppio e la elettrificazione perché sia congiunta all'adriatica, formando la grande longitudinale orientale italiana che potrà collegare rapidamente, con treni ultraveloci, il Mediterraneo centro-orientale all'Italia centro-settentrionale e ai mercati europei.

Il fatto che si parli del ponte senza pensare a norme di raccordo con tutte quelle esigenze e realtà sottese all'opera è per noi fonte di estrema preoccupazione. Ci auguriamo che questa preoccupazione possa essere fugata dall'inserimento in questo provvedimento di disposizioni di raccordo con altre iniziative e progettazioni, come quelle, ad esempio, relative al piano integrativo delle ferrovie, al piano dei trasporti, tendenti ad un accrescimento della rete dei trasporti. Infatti il ponte non è un organismo senza arterie; deve avere le sue arterie a monte che ne valorizzino la funzionalità e potenzialità. In questo quadro ha senso il

potenziamento delle linee ionica e tirrenica.

Ci si scontra con le disponibilità di bilancio? Non so. Comunque certe esigenze vanno poste perché è inutile ipotizzare grandi opere che sono benefiche nel loro significato e nella loro proiettabilità verso l'avvenire se poi se ne vanifica la loro funzione con visioni e provvedimenti miopi e riduttivi.

Per quanto riguarda l'assetto del territorio, nelle disposizioni per la realizzazione dei collegamenti viari deve essere previsto il coinvolgimento di tutti gli enti che hanno responsabilità di gestione del territorio.

Già è prevista la partecipazione degli enti locali e delle regioni, ma non basta; vi deve essere una partecipazione responsabile di tutti gli enti con poteri sul territorio affinché, se la legge verrà approvata, la realizzazione di questa grande infrastruttura di attraversamento dello stretto non coinvolga solo le città di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, ma tutta l'Italia meridionale e particolarmente la Calabria e la Sicilia, assegnando a queste due regioni quel ruolo mediterraneo per il quale hanno una vocazione che viene da lontano e che, per fatti storici ed eventi spesso superiori alla volontà delle popolazioni, abbiamo forse la colpa di aver dimenticato.

ANTONINO PERRONE. Prima di entrare nel merito del provvedimento desidero rilevare che non è stata data risposta alla mia precisa richiesta, avanzata ai presidenti delle Commissioni IX e X e al Presidente della Camera, di rendere pubblici i nostri lavori con la televisione a circuito chiuso, per dare alla stampa la possibilità di seguire il dibattito su questo provvedimento, che concerne un'opera importante e sicuramente di risonanza mondiale.

PRESIDENTE. Onorevole Perrone, non è stato possibile perché la sua richiesta è giunta tardivamente; ma le assicuro che nel prosieguo dei nostri lavori verrà senz'altro accolta.

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

ANTONINO PERRONE. Ne prendo atto con piacere, perché ritengo sia necessario dare adeguata pubblicità al tema in oggetto.

Premesso che sarebbe forse stato utile dare attuazione alla legge del 1971 per tempo e non far passare 10 anni per la costituzione della società prevista in quel provvedimento, riflettendo sul problema sono portato a pensare che il provvedimento in esame ha finito col ritardare alcuni adempimenti ben indicati nella legge n. 1158 del 1971 e nell'atto costitutivo della società Stretto di Messina.

Ma essendo il nostro un paese dove ogni nuovo ministro avvia nuovi provvedimenti legislativi, non possiamo che prenderne atto, anche se con rammarico, ed accettare la realtà, ossia dibattere il provvedimento che è posto oggi alla nostra attenzione.

Ci troviamo in presenza senza dubbio di un provvedimento che attiene ad un problema di portata storica e non solo per quello che l'opera rappresenterà, ossia un recupero dei tempi oggi necessari per l'attraversamento di un breve tratto di mare che divide la penisola dalla Sicilia, ma per il valore che l'opera stessa ha, come punto nodale dello sviluppo del paese, per l'impiego della manodopera che potrà essere utilizzata, per la redditività che comporterà per le popolazioni del Mezzogiorno, ma soprattutto per il valore sociale e morale che potrà avere per il mondo questa realizzazione, dimostrando da un lato la capacità operativa del nostro paese e dall'altro mettendo in risalto l'altra faccia di una popolazione insistente nelle zone individuate nel mondo per la camorra, la 'ndrangheta, la mafia.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA
X COMMISSIONE
GIROLAMO LA PENNA

ANTONINO PERRONE. L'importanza dell'opera non deve però consentire facili previsioni di date, di costi, di sistemi che

spesso nelle dichiarazioni di autorevoli membri del Governo e di pubblici amministratori vengono indicati.

L'importanza e la serietà dell'opera devono comportare altrettanta serietà nella predisposizione degli atti legislativi amministrativi e tecnici che devono portare all'avvio dell'opera stessa.

Occorre evitare che false indicazioni - false nel senso che poi non risultano rispondenti alle scadenze indicate - finiscono col far aumentare lo spessore dei dubbi e consentano ad alcuni qualificati organi di stampa di mettere in forte dubbio la fattibilità dell'opera. I colleghi lombardi e piemontesi mi consentiranno una battuta (ne sono presenti pochi, perché siamo tutti siciliani o calabresi): se fosse in discussione un ponte Milano-Torino, certamente si sottolineerebbero l'importanza, l'utilità, la necessità e l'urgenza di un'opera del genere; per la realizzazione di un'opera nel profondo sud particolarmente depresso e che tale deve restare per ovvie ragioni, in quanto la realizzazione di un'opera potrebbe spostare anche indici socio-economici, e quindi politici, compromettendo la stabilità o l'attuale situazione socio-economica del nostro paese, si riscoprono invece la non necessità, la non fattibilità, la non utilità dell'opera.

Ciò premesso, per quanto riguarda il merito, poiché si deve costituire un gruppo informale di lavoro, ritengo che in primo luogo bisogna evitare che direttive s'intersechino o si sovrappongano le une alle altre, come mi sembra di individuare negli articoli 1 e 2. Il Presidente del Consiglio dei ministri e i competenti ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e di altri dicasteri debbono prevedere nella convenzione che vanno a stipulare con la società concessionaria tutto quello che vogliono, ma, ciò posto, debbono controllare che tale società agisca nei termini di legge, secondo le modalità indicate nella concessione, ma senza alcun intervento. Mi sembra strana la norma contenuta nel primo comma dell'articolo 2, per cui, dopo aver stipulato la convenzione, il Presidente del Consiglio può adottare quei

provvedimenti che si rendano necessari per la realizzazione dell'opera di cui all'articolo 1 della legge n. 1158 del 1971. Questo è un affare che riguarda la società concessionaria quando, forte della concessione stipulata con il Governo, agisce nell'ambito della legalità e delle relative norme, e quindi con tutti i controlli che tanto la Presidenza del Consiglio dei ministri quanto i ministri possono avviare nei confronti della società stessa.

Per altro, la mia preoccupazione che queste direttive possano sovrapporsi ed intersecarsi trova riscontro sempre nell'articolo 2. Infatti, mentre il Presidente del Consiglio può adottare quei provvedimenti, secondo quanto previsto nel penultimo ed ultimo comma di questo articolo, il presidente della società concessionaria può richiedere alle amministrazioni dello Stato e agli enti pubblici il comando di personale e ha la facoltà di assegnare alle amministrazioni dello Stato, delle regioni interessate, degli enti locali e degli enti pubblici, che siano chiamati in base a legge o regolamenti a pronunciarsi sulla fattibilità e sull'indice socio-economico, un congruo termine. Allora, da un lato, si prevede una certa capacità operativa del presidente della società concessionaria e, dall'altro, una certa normativa che va ad interferire, intersecarsi o sovrapporsi alle direttive della società concessionaria.

Infine, per quanto riguarda l'articolo 4, è vero che la spesa di 220 miliardi derivante dall'applicazione della legge deve essere iscritta negli stati di previsione dei ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, ma tale somma non può che essere destinata subito alla società concessionaria per l'attuazione della normativa prevista nella legge. Il gruppo informale di lavoro dovrà esaminare questo punto.

Faccio presente che, al di là di una vignetta, pubblicata recentemente da un quotidiano messinese, raffigurante il ponte costruito, non dobbiamo creare illusioni con facili dichiarazioni sull'immediatezza della fattibilità dell'opera. Si tratta di un'opera che va seriamente ponderata

e le cui premesse debbono essere considerate in modo adeguato. Tutti ci auguriamo la sua fattibilità per sfatare quello che dicevo poc'anzi e che alcuni organi di stampa hanno messo in risalto, e cioè che un'opera di questa portata e di questa capacità storica possa essere dichiarata non fattibile e non necessaria solo perché si trova in una certa parte della nostra penisola.

FRANCESCO BARBALACE. Signor presidente, onorevoli colleghi, desidero preliminarmente sottolineare che condivido le considerazioni dei relatori onorevole Lodigiani ed onorevole Becchetti quando si soffermano sull'importanza che la costruzione del manufatto per l'attraversamento dello stretto riveste nel quadro di un sistema di trasporti che dall'Europa guardi al Mediterraneo ed ai paesi che in esso si affacciano.

Con riferimento a quest'opera certamente si intrecciano e si combinano tra di loro ragioni di natura economica, politica, tecnica, occupazionale non escluso anche il legittimo orgoglio di poter realizzare in Italia un'opera di tale importanza.

Credo quindi necessario sviluppare con le mie considerazioni un ragionamento, recuperando alla mia memoria, ma anche a quella di tanti altri colleghi che come me vivono prevalentemente il proprio impegno politico nell'ambito dell'area dello stretto, il senso dei dibattiti, delle riflessioni e delle scelte sul territorio e perché no anche delle polemiche che in tutti questi anni le forze politiche non solo locali ma anche regionali hanno operato attorno al nodo dell'attraversamento stabile.

Le questioni che per punti mi sembra opportuno sottolineare sono pertanto queste:

- 1) il ponte nel sistema stradale e ferroviario della Sicilia;
- 2) il ponte ed il suo impatto sul territorio;

3) rapporto tra comunità locali e società per il ponte con riferimento all'articolazione del disegno al nostro esame;

4) considerazioni sugli effetti occupazionali nel corso dell'opera e considerazioni sulla loro ricaduta ad opera ultimata.

1. — Nei 35 anni di intervento straordinario della Cassa per il Mezzogiorno e grazie all'impegno meridionalista di alcuni ministri dei lavori pubblici, il sistema infrastrutturale della Sicilia ha subito notevoli miglioramenti. Ciò nonostante il sistema stradale è sostanzialmente costituito da un anello costiero e da alcune trasversali interne, come la Punta Raisi - Mazara del Vallo, la Catania-Palermo, la Palermo-Agrigento ed il sistema ferroviario è costituito quasi esclusivamente dai tronchi Messina-Palermo e Messina-Siracusa, ai quali si aggiunge il collegamento Palermo-Trapani-Mazara del Vallo-Agrigento.

In totale la viabilità autostradale e statale ha uno sviluppo di 4.445 chilometri, e quella secondaria (provinciale e comunale) ha uno sviluppo rilevantissimo, pari a 14.635 chilometri, con un totale di circa 19 mila chilometri corrispondenti a 742 chilometri per mille chilometri quadrati di superficie territoriale (contro una media nazionale di 987) ed a 380 chilometri per 100.000 abitanti (contro una media nazionale di 520).

I tronchi ferroviari Messina-Palermo e Messina-Siracusa hanno rispettivamente uno sviluppo di 232 e 182 chilometri; all'incirca lo stesso ordine di grandezza dei tronchi Villa S. Giovanni-Paola e Paola-Salerno. I rapidi coprono i percorsi Messina-Palermo e Messina-Siracusa in 3 ore e 30 minuti e 2 ore e 40 minuti: tempi doppi rispetto a quelli relativi ai percorsi « continentali » ricordati (1 ora e 45 minuti per il tratto Villa S. Giovanni-Paola).

Non parliamo poi delle linee interne i cui tempi si misurano in termini di un quarto di giornata. Nei periodi estivi di punta il traffico di attraversamento aumenta e si scarica direttamente sul tessuto urbano di Messina, esaltando enor-

memente gli oneri di gestione del Comune ed i disagi dei cittadini.

Da questi pochi dati appare evidente lo stato di arretratezza in cui versa tuttora il sistema viario e ferroviario della Sicilia rispetto al resto dell'Italia: uno stato di arretratezza che denuncia antiche necessità, alle quali, negli ultimi 15 anni, è stato risposto soltanto con generiche promesse, tutte riferite al futuro manufatto stabile di attraversamento.

Come se il ponte, pur utilissima e meravigliosa opera di ingegneria, fosse sufficiente a portare a livelli comparabili con la media nazionale l'efficienza del sistema infrastrutturale siciliano.

In sostanza ben venga l'opera di attraversamento stabile, ma essa non può essere concepita come monumento alla tecnologia — la Tour Eiffel e la Statua della Libertà sono prodotti di una cultura ben diversa da quella attuale — bensì come componente, sia pur determinante, di un sistema complesso, che deve raggiungere un complessivo grado di efficienza, se si vuole evitare che il ponte produca i suoi effetti negativi e solo una piccola parte di quelli positivi.

Si tratta di evitare che un così imponente sforzo finanziario finisca con il rappresentare « uno stupefacente ma improduttivo miracolo della tecnica », mentre al contrario è necessario far di essa la spina dorsale di un sistema integrato di trasporti che faccia da volano allo sviluppo dell'intera area.

Completando il discorso con qualche cenno relativo ai traffici marittimi, è appena il caso di ricordare che in conseguenza delle recenti trasformazioni economiche — dalla crisi del petrolio, allo sviluppo dei paesi produttori di materie prime, alla evoluzione della terza rivoluzione industriale — diminuisce la quantità complessiva delle merci trasportate via mare, mentre aumenta la specializzazione delle stesse: in questo quadro possono ritrovare una loro funzione le attrezzature portuali della Calabria e della Sicilia, con particolare riferimento alla necessità di utilizzare pienamente i porti di Milazzo e Gioia Tauro, in un sistema di cabo-

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

taggio e di traghettamento che potrà collegare in maniera più funzionale di quanto non accada oggi l'Italia meridionale e la Sicilia con il Medio Oriente e l'Africa settentrionale.

Oltre tutto, il potenziamento suddetto potrà anche avere per oggetto come si dice porti di « nuova generazione » non gravati cioè dalle pesanti ipoteche gestionali ed operative dei porti tradizionali come Genova, Napoli, eccetera, messi in crisi dalle ricordate trasformazioni dei traffici marittimi e dai costi di movimentazione eccessivamente elevati.

Non a caso, nella generale crisi dei porti italiani, le attrezzature specializzate di Livorno e Ravenna hanno registrato consistenti e rapidi sviluppi.

A conclusione di queste prime considerazioni desidero affermare, con estrema chiarezza, che sono senz'altro favorevole alla realizzazione, nel più breve tempo possibile e ricorrendo alle più avanzate tecniche disponibili, del ponte stradale e ferroviario per il collegamento stabile della Calabria e della Sicilia.

Tale opera tuttavia dovrà inserirsi in un nuovo sistema di attracchi portuali con punti di forza a Messina Sud, Reggio Calabria, Milazzo e Gioia Tauro, il quale ultimo dovrà dare adeguata risposta alle nuove esigenze di traghettamento imposte dalla costruzione del ponte. In ogni caso - per questo specifico ed irrinunciabile aspetto del sistema degli attracchi portuali - è bene dire subito che non si può consentire con talune proposte che vengono avanzate da tecnici delle ferrovie dello Stato i quali mostrano di non volersi rendere conto che il vincolo di ogni progetto deve essere la vivibilità della città di Messina già ora gravemente compromessa da un traffico che viene scaricato nel cuore della città.

Oltre tutto la realizzazione del collegamento stabile accrescerà enormemente il traffico di attraversamento il quale dovrà avere adeguate possibilità di smaltimento nei periodi inevitabili di inagibilità del ponte.

In una parola non è possibile l'avvio in termini concreti dell'ipotesi ponte sen-

za porre mano, con carattere di priorità, sino a farne una pregiudiziale logica e tecnica, al sistema integrato portuale dell'area dello stretto la cui dimensione territoriale è disegnata dal quadrilatero Reggio Calabria - Messina - Milazzo - Gioia Tauro.

Qui è la chiave di risoluzione degli enormi problemi dell'impatto territoriale ed urbanistico del manufatto stabile di attraversamento e delle permanenti esigenze di sviluppo economico della intera zona e della stessa sopravvivenza di città con una storia come quella di Messina.

Vorrei dire che la credibilità stessa della volontà di perseguire realmente l'ipotesi ponte si misura sulla capacità dell'iniziativa dello Stato di provvedere sulla base di una esatta nozione delle fasi logiche di un processo che per arrivare al ponte deve prima risolvere i problemi sopra accennati che appunto ne costituiscono premessa e sostegno.

In questo contesto deve necessariamente essere collocato il programma di realizzazione del ponte: un programma che richiederà per la sua realizzazione completa un tempo non breve, valutabile in lustri più che in anni, durante i quali dovranno essere predisposti e realizzati tutti gli interventi necessari per l'adeguamento del sistema infrastrutturale siciliano e calabrese. Ulteriori rinvii ed ulteriori dilazioni, specie se motivati, proprio ed ancora una volta, con la promessa del futuro ponte, non sarebbero più accettabili.

2. — In questo quadro si collocano le preoccupazioni da tante parti espresse, in merito all'impatto che l'opera avrà con il territorio, soprattutto nelle aree di collegamento dell'opera di attraversamento con la terraferma, sulle quali si concentreranno interessi e condizionamenti di ogni genere.

Non ci vuole molta fantasia per immaginare la corsa all'accaparramento delle aree a terra e la loro rapidissima congestione, se non si mette in piedi, fin da ora, un efficientissimo sistema di disciplina e di gestione dei territori interessati. Cosa piuttosto problematica, questa, se non

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

vengono immediatamente responsabilizzati gli enti locali e se ad essi non vengono forniti idonei strumenti legislativi, tecnici ed amministrativi; sappiamo tutti che al momento attuale non si dispone neanche di una legislazione efficiente per eseguire gli espropri delle aree per pubblica utilità; esperienze numerose e quasi mai positive ci hanno insegnato che la « legislazione di emergenza » solo apparentemente risolve problemi che riguardano la struttura della società e le istituzioni.

In effetti tutte le volte che, dopo le ricorrenti calamità e partendo da un giudizio purtroppo motivato sulla inefficienza della pubblica amministrazione, si inventano autorità straordinarie e monocratiche, alle quali vengono affidati compiti eccezionali in deroga alle leggi vigenti, si presenta, anzi si ripresenta, in breve tempo, la necessità di ricondurre programmi, completamenti e verifiche nell'ambito delle istituzioni.

Gli organismi straordinari dopo un certo periodo perdono l'agibilità ed il mordente iniziali; la loro azione è frenata dal contenzioso e dal riserbo di speculazioni e corruzioni derivanti dalle deroghe ai tradizionali sistemi di verifica e di controllo ed in sostanza la situazione rischia di risultare più grave e preoccupante di quella che aveva inizialmente consigliato il ricorso alla legislazione d'emergenza.

Questo è avvenuto per le gestioni commissariali reinventate dopo il terremoto del Belice, sta avvenendo per il completamento degli interventi di ricostruzione in Basilicata ed in Campania, mentre analoghi inconvenienti si sono verificati quando allo strumento delle concessioni o delle trattative private con le imprese è stato attribuito un ruolo salvifico e taumaturgico assolutamente improprio.

In questa categoria possiamo considerare ad esempio il progetto speciale per il disinquinamento del Golfo di Napoli che dopo 12 anni ancora non decolla in maniera completa nonostante che per i noti problemi di urgenza ed emergenza fossero state adottate procedure straordinarie per l'attivamento dei lavori.

Certamente la legislazione d'urgenza è indispensabile nei casi di guerra e di calamità nazionali. Francamente non mi pare che il collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria possa essere paragonato ad una azione di *commandos* o a qualcos'altro.

Anche perché sia la fase di realizzazione del ponte e sia la fase di funzionamento richiederanno un impegno comune e coordinato della pubblica amministrazione nazionale - non solo del Ministero dei trasporti quindi - e degli enti locali, i quali dovranno tempestivamente adeguare i propri strumenti di pianificazione e di intervento ad una situazione che certamente subirà variazioni che al momento attuale sono assolutamente imprevedibili, a meno che non vogliamo confondere gli strumenti della tecnica e della prevenzione con la capacità divinatoria di astrologi. Infatti, oltre agli effetti prodotti dal ponte sui suoli direttamente interessati, occorre considerare quelli che si avranno nelle aree urbane di Messina, di Reggio Calabria, di Villa San Giovanni: su questo aspetto fondamentale del problema non viene fornita alcuna indicazione. Quale destino è riservato alla stazione di Messina? E quale utilizzazione avrà la seconda galleria dei Peloritani prevista dalle ferrovie dello Stato? Ed in quale modo si riuscirà a distribuire su un territorio sufficientemente vasto, estremamente delicato e prezioso per valori ambientali e storico-artistici di enorme rilevanza, gli effetti dirompenti di un traffico concentrato e necessariamente veloce?

Questi interrogativi derivano anche da un'attenta riflessione sui guasti irreparabili provocati da scelte settoriali sbagliate.

Quante volte, specie nel Mezzogiorno, la realizzazione affrettata di opere del regime di tipo infrastrutturale e/o produttivo ha distrutto risorse territoriali che oggi, di fronte all'enorme incremento del turismo internazionale, sarebbero un capitale di inestimabile valore.

Una prima risposta a queste domande è indispensabile per poter impostare gli indispensabili strumenti di pianificazione che, come è stato giustamente sostenuto

IX LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

dal sindaco di Villa San Giovanni, dovrebbero essere predisposti con criteri programmatici unitari almeno dai tre comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, più direttamente interessati. La realizzazione e l'entrata in funzione del ponte indurranno profonde modificazioni nella struttura economica e sociale dell'area dello stretto, modificando profondamente sia la struttura produttiva sia la domanda sociale. E di queste trasformazioni le autonomie locali dovranno darsi carico perché a quel punto esse rimarranno sole di fronte ai problemi ed alle esigenze dei cittadini. Infatti la società Stretto di Messina, costruita l'opera, avrà esaurito il suo compito di programmazione generale e rimarrà in piedi soltanto per gestire il manufatto. Se queste considerazioni hanno un minimo di fondamento, ed io ritengo che lo abbiano, è estremamente urgente stimolare l'iniziativa e la capacità operativa dei comuni interessati sostenendoli nella loro insostituibile azione presente e futura. E nei confronti di coloro che ancora si ostinano a sostenere che ci si troverebbe di fronte al paradosso di una iniziativa nazionale che non troverebbe tuttavia nelle realtà locali la necessaria consapevolezza è facile contraddirli ricordando che se questo è avvenuto lo si deve proprio allo sviluppo sotterraneo delle elaborazioni che ha tagliato sistematicamente fuori le regioni e i comuni.

È prevalsa finora la tentazione di volere gestire scelte territoriali nell'area dello stretto sulla testa delle popolazioni e dei loro organi elettivi; e tale tentazione è tuttora presente nell'attuale schema del disegno di legge al nostro esame.

Di conseguenza non posso essere assolutamente d'accordo con gli enormi ed impropri poteri attribuiti al presidente della società dello stretto di cui si occupa l'articolo 22.

Ritengo invece che i comuni e le regioni debbano essere responsabilizzati fin da ora ed a tal fine convengo con il suggerimento dell'onorevole Lodigiani quando, sottolineando la necessità di avviare una serie di audizioni a vari livelli, ritiene

« importante avere degli incontri con i rappresentanti delle regioni Calabria e Sicilia e degli enti locali interessati », per esaminare le questioni di impatto territoriale dell'opera. Il problema — continua l'onorevole Lodigiani — è di grande rilevanza, perché il disegno di legge introduce in molti casi delle norme di particolare accelerazione, come la procedura di silenzio-assenso, ove gli enti locali non diano i pareri dovuti entro i termini stabiliti.

Perciò è sicuramente opportuno avere un'informazione preventiva e diretta, da parte degli enti locali circa i loro studi sull'impatto di quest'opera — con tutti i problemi connessi — sui territori di loro competenza. Ed aggiungiamo che anche in ordine alla fattibilità le audizioni non possono essere limitate, per ragioni che sono fin troppo evidenti, ai tecnici della società del ponte ma sarà bene che il Parlamento disponga di una consultazione tecnica più vasta in modo da acquisire elementi di giudizio che possano venire da scuole diverse, nazionali ed internazionali.

Fuori del riconoscimento del sistema delle autonomie locali la società del ponte è destinata a diventare un corpo estraneo e persino un gruppo di pressione di dimensioni enormi destinate a compromettere, forse, anche il sistema della democrazia locale.

Comunque penso che sia assolutamente indispensabile che nel corso dei propri lavori il Comitato ristretto, tenendo conto di quanto dai relatori sostenuto, pervenga alla formulazione di un testo di legge che restituisca alle istituzioni il ruolo e la dignità che loro competono.

D'altro canto è pur necessario uscire, almeno in questa sede, dalla situazione schizofrenica provocata dalla coesistenza di una costituzione scritta estremamente precisa e di una ricorrente legislazione speciale che ne annulla sistematicamente i contenuti più qualificati.

In coerenza con quanto esposto finora ritengo necessario che i finanziamenti previsti dal disegno di legge in discussione siano destinati, in un programma unitario e coerente, sia all'opera stabile di attra-

IX LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

versamento sia alla ristrutturazione ed al potenziamento del sistema di traghettamento sia infine alla realizzazione degli interventi prioritari di riqualificazione del sistema infrastrutturale.

Per concludere questa breve trattazione non si possono non riprendere le considerazioni relative all'occupazione indotta dalla costruzione del ponte. Si tratta indubbiamente di una prospettiva estremamente interessante; tuttavia è opportuno tenere presente i rischi che sempre si corrono nella realizzazione di grandi opere con particolare riferimento a quella che viene definita disoccupazione di ritorno. Non sarebbe superfluo ipotizzare programmi che sul terreno occupazionale tengano nel giusto conto sia la fase di avvio della realizzazione dell'opera (occupazione crescente), sia la fase a regime e sia soprattutto la fase di ultimazione che deve prevedere il graduale riassorbimento della manodopera resa disponibile dalla conclusione dei lavori.

Conclusivamente, per chiarezza, ritengo opportuno riassumere qui di seguito le proposte derivanti dalle considerazioni svolte:

1) necessità di acquisire il preventivo parere dei comuni interessati sul progetto di massima: tale parere dovrà anche precisare la rispondenza dell'opera agli strumenti di pianificazione vigenti o ai criteri programmatici che l'amministrazione ha già assunto o decide di assumere;

2) necessità di precisare ulteriormente la norma relativa alla espropriazione delle aree anche per ciò che concerne il pagamento delle indennità;

3) necessità di precisare meglio la disciplina delle autorizzazioni e concessioni necessarie per la realizzazione dell'opera: il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 2 non sembra assolutamente accettabile;

4) necessità di prevedere all'articolo 4 stanziamenti adeguati (o impegni espliciti con riferimento al Piano nazionale dei trasporti, alla legge finanziaria ed

al FIO) per la realizzazione urgente degli interventi necessari per il rafforzamento del sistema infrastrutturale ed in particolare del sistema degli attracchi anche al fine di garantire il necessario coordinamento con le iniziative delle ferrovie dello Stato;

5) necessità di correggere il quarto comma dell'articolo 3 del mandato alla Casmez che è disciolta e non si vede come allo stato possa assumere partecipazioni azionarie.

VOLUME DEI TRAFFICI.

Ferrovie dello Stato:

corse doppie (nei due sensi) 1984 n. 24.252 (media di 5,5 passeggeri);

carri merci ferroviari (NT) n. 259.147 (nei due sensi);

carrozze viaggiatori n. 123.210;

bidirezionali (ferrovie dello Stato e privati):

autocarri 895.582;

autovetture 1.883.793.

Per il ventennio: tenuto conto della progressione dei traffici negli ultimi 15 anni e tenuto conto di quei fattori certi che ne potranno influenzare l'andamento (come l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e la previsione che il traffico commerciale gommato rispetto al ferroviario vada riducendosi nel tempo) si possono fare le seguenti proiezioni:

corse doppie traghetti-ferrovie dello Stato n. 53.234 (traghetti nel porto ogni 5 minuti = 12 ore);

carri merci (ferrovie dello Stato) stabili (decrecita a favore del gommato);

carrozze viaggiatori 214.927;

bidirezionali (ferrovie dello Stato e privati) (traffico gommato):

autocarri 3.154.000;

autovetture 4.126.000.

Oggi vi è un camion ogni 35 secondi e nei periodi di punta uno ogni 8-10 secondi.

LODOVICO LIGATO. Cercherò di svolgere un breve intervento, riservandomi di partecipare alla discussione, certamente più utile e proficua, che si svolgerà dopo le audizioni che saranno compiute dal Comitato ristretto.

Ritengo che il Parlamento debba essere almeno un tantino più serio del Governo su questo problema così importante per la realtà del nostro paese e dell'Europa e per il ruolo dell'Italia nel bacino del Mediterraneo.

Non dobbiamo, infatti, ripetere l'errore che commetteremo in sede di definizione delle procedure del piano generale dei trasporti, allorquando accettammo di non individuarne gli obiettivi, con il risultato che l'ordine del giorno che portava la firma del collega Bernardi fu poi disatteso dal Governo e dalla segreteria tecnica del Ministero dei trasporti in fase di elaborazione della prima bozza di piano.

Il Parlamento, ora, deve richiedere al Governo una puntualizzazione esatta.

Si dice che entro il 1985 sarà sciolto il nodo della fattibilità e della tipologia del manufatto stabile sullo stretto di Messina. In questo momento, nessuno può dire se si è in presenza di un'ipotesi di costruzione di un *tunnel*, o di un'ipotesi di costruzione di un ponte. Soprattutto, manca una valutazione dell'aggancio economico del manufatto, della incidenza di esso nella valutazione politica del « progetto Europa-Africa » (come veniva chiamato nella prima bozza di piano generale dei trasporti), degli effetti di esso sui rapporti con le regioni, nonché dei fenomeni da esso indotti. Non si sa quanto verrà a costare tale manufatto stabile e quanto potrà rendere in termini di servizi, di « ricadute industriali », di effetti indotti e di nuove frontiere di carattere sociale per l'intero nostro paese.

Il Governo si era impegnato a compiere tre atti: a sciogliere i primi dubbi entro il primo semestre del 1985; a firmare la convenzione con la società per lo

stretto di Messina; a presentare al Parlamento un documento informativo, nella seconda metà di aprile, in cui sarebbero stati evidenziati i legami tra piano generale dei trasporti e collegamento stabile sullo stretto di Messina. Non ha compiuto nessuno dei tre atti. Ha messo in circolazione una prima bozza del Piano generale dei trasporti dalla quale si rileva che l'Italia finisce a Napoli, con una bella appendice ad est che interessa le province di Bari, di Taranto e di Lecce (non che io sia contrario a prospettive di sviluppo per la Puglia, però questo mi sembra in contraddizione con una linea di tendenza che, a partire dal 14 marzo 1985, pone sullo stretto di Messina l'opera più grandiosa che si sia pensato di realizzare nell'ambito del Piano generale dei trasporti).

Onorevoli colleghi, guardate la cartina allegata a tale Piano e vi accorgete che gli obiettivi di esso finiscono, appunto, a Napoli, con l'appendice pugliese, e che tutto il resto rimane congelato in una prospettiva che la segreteria tecnica del Ministero dei trasporti fissa fino all'anno duemila. Ciò significa che ogni eventualità di considerare piani di sviluppo per il Mezzogiorno d'Italia parte dal duemila. Quindi occorre conoscere gli obiettivi e le scadenze: in particolare gli obiettivi sulla fattibilità del manufatto e la sua tipologia, sugli effetti economici, sulle infrastrutture che rappresentano un momento essenziale. Infatti le infrastrutture legate alla tipologia eventuale del ponte sullo stretto comportano uno sconvolgimento dell'assetto del territorio e ciò determina problemi di carattere economico legati alle realtà regionali e degli enti locali, oltretutto problemi di carattere costituzionale e istituzionale per quanto riguarda le competenze sull'assetto del territorio. Siamo infatti in presenza di una regione a statuto ordinario e di una a statuto speciale, che hanno quindi diverse competenze, e vi è il problema del coordinamento dei piani urbanistici e degli strumenti conseguenti.

Tutto ciò riguarda i tempi lunghi. Per quanto riguarda i tempi medi e i tempi

brevi rimane la questione di fondo dell'attraversamento dello stretto. Da parte dell'azienda ferroviaria da 15 anni sono stati ipotizzati interventi di riassetto degli approdi a Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria e nel 1977 la regione Calabria ha presentato, d'intesa con la direzione generale della programmazione economica del Ministero, un piano di riqualificazione degli approdi per allentare la morsa esistente su Villa San Giovanni e Messina e ridare condizioni accettabili di civiltà alle due città.

C'è da considerare che, anche quando la realizzazione del ponte sarà completata, una grossa quota del traffico tra le due sponde rimarrà sempre di competenza del settore marittimo e del cabotaggio. Secondo la società Stretto di Messina tale quota è del 22-25 per cento, mentre per il ministro dei trasporti — come ha affermato in un pubblico dibattito — la quota oscilla tra il 40 e il 45 per cento. Quale che sia la cifra il problema va risolto in maniera urgente e all'interno di questo problema se ne pone un altro di non minore importanza, cioè quello del traffico veloce dei pendolari delle due sponde dello stretto.

L'atteggiamento che il Governo ha assunto nei confronti della società Stretto di Messina non mi sembra molto costruttivo. Da anni sostanzialmente l'attività della società è paralizzata, ma non dalla mancanza di finanziamenti (certo anche da quelli). Infatti, le somme previste nella legge secondo me non possono essere utilizzate per una cosa diversa dal completamento degli studi e dell'elaborazione eventuale del progetto di massima su cui poi chiedere i pareri. Sarebbe grave accettare l'idea che queste somme vengano destinate a interventi (come approdi o infrastrutture) che vanno computati in relazione al tipo di manufatto, salvo procedere a stralci sulla base dei finanziamenti che esistono nel piano dell'azienda ferroviaria per il miglioramento degli approdi, per far fronte a situazioni di urgenza oggi.

A mio avviso l'atteggiamento di indifferenza del Governo nei confronti della società deriva dall'esigenza di garantire

equilibri. Nelle dichiarazioni del ministro dei trasporti rilasciate a queste Commissioni il 14 marzo scorso è detto che la convenzione con la società non è stata firmata in attesa della legge, per dare una garanzia al Parlamento. Non è vero, non è stata firmata perché non sono state realizzate garanzie di assetto istituzionale all'interno della società stessa, che è una cosa ben diversa.

È un nodo su cui i parlamentari si devono pronunciare, perché dall'impossibilità ad operare della società non deriva una posizione utile per il Governo. Il Governo deve procedere celermente, se è vero che è stato indicato il 1988, con assunzione di responsabilità, come data di inizio dei lavori, perché le autonomie locali, le regioni interessate, il Parlamento e il Parlamento europeo sono molto interessati alla realizzazione di quest'opera in una visione di carattere generale.

Concludendo, ritengo che l'esigenza primaria sia di procedere ad incontri con le realtà interessate; ma probabilmente è una questione che va esaminata su dimensioni più ampie, di carattere europeo, per trarre valutazioni importanti dalle esperienze già acquisite. In questo senso, mentre all'inizio ho avuto la tentazione di sollecitare a non discutere questo provvedimento fin quando il Governo non avesse detto una parola seria sull'argomento, sono ora del parere che si debba proseguire nei nostri lavori per maturare noi una risposta e una proposta al Governo.

ANGELA MARIA BOTTARI. Signor presidente, onorevoli colleghi, non c'è dubbio che dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina si parla già da qualche tempo nel paese e vi è quindi la necessità di procedere in tempi rapidi. Però dobbiamo avere ben chiaro, nel momento in cui affrontiamo questa tematica, che stiamo decidendo di un problema grande e complesso, con tutte quelle sfaccettature che i colleghi hanno messo in luce e gli stessi relatori nelle loro esposizioni hanno sottolineato. E allora la necessità di far presto, su cui i comunisti sono d'accordo (tant'è vero che da anni incalziamo su

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

questo problema), non deve andare a discapito dell'ampiezza e della chiarezza della discussione e dell'approfondimento del tema e delle scelte che ci apprestiamo a compiere.

È la prima volta dal 1971, anno in cui fu approvata la legge n. 1159 in cui si prevedeva di istituire la società per lo stretto, che il Parlamento ridiscute del problema. Dal 1971 ad oggi vi è stato il silenzio assoluto su questo tema, in Parlamento, da parte del Governo. E ciò testimonia l'inerzia e il disinteresse dei governi succedutisi finora e delle forze politiche di maggioranza. Ricordo che soltanto nel 1980 si dà finalmente attuazione alla decisione del Parlamento di istituire una società pubblica che si occupi del problema. E solo nel 1984 il Parlamento è investito della questione con questo disegno di legge.

La scelta che ci apprestiamo a compiere è carica di nodi e di interrogativi che né i documenti forniti dalla società Stretto di Messina né le relazioni preoccupate dei due relatori sciolgono.

Da più parti in questi ultimi tempi si sente dire che ci stiamo apprestando a realizzare il ponte sullo stretto: lo ha detto lo stesso Presidente del Consiglio, lo dice il ministro Signorile. Ma attraverso i documenti forniti il Parlamento non è messo in grado di conoscere né gli studi compiuti né le scelte che si intendono operare. Ci vengono chiesti 220 miliardi, sui quali possiamo concordare (non è questo il problema), ma il Parlamento deve essere messo in condizioni di sapere per quale progetto esecutivo, che ancora non si conosce, viene avanzata questa richiesta. I comunisti sono d'accordo sul fatto che l'attraversamento stabile dello stretto di Messina costituisce oggi una priorità non solo per le popolazioni siciliane e calabresi, ma soprattutto per il paese e forse anche per l'Europa. Se così è, perché nel piano nazionale dei trasporti non vi è cenno di questo punto? Allora c'è una contraddizione fra quanto si afferma e quanto si fa. Occorre più coerenza. Non c'è dubbio che una decisione di questo tipo deve riguardare il Piano nazionale dei

trasporti, la legge finanziaria e il FIO. Non dobbiamo pensare al manufatto solo come ad una grande opera, ma dobbiamo guardare a questa area del paese e al valore che ha l'attraversamento stabile dello stretto. Dobbiamo cioè pensare al collegamento stabile come ad una occasione per riflettere sullo sviluppo di un'area che è strategica nei confronti di tutto il bacino del Mediterraneo, perché si trova in un determinato punto, e che ha valore per tutta l'Europa. Pertanto, condivido la necessità di procedere rapidamente, ma dobbiamo aver chiaro a che cosa si vuole approdare. Nel merito, bisogna definire meglio i compiti della società e del presidente, capire quale controllo spetti al Parlamento e come si coinvolgono in maniera diversa, maggiore rispetto a quanto avvenuto finora, le amministrazioni locali e le regioni interessate. Nel prosieguo della discussione io ed altri colleghi del mio gruppo faremo altre osservazioni sul merito del disegno di legge. Dobbiamo scegliere la strada della chiarezza. A nome del gruppo comunista, dichiaro che il modo per procedere con chiarezza è di non chiudere oggi la discussione sulle linee generali e di rinviare ogni scelta sul metodo con cui andare avanti dopo aver ascoltato almeno la società, che ci dovrà riferire come si è mossa e come intende muoversi in futuro. Forse sarà necessario sentire anche altre realtà scientifiche e locali, dopodiché, chiariti gli intendimenti della società, potremo decidere come procedere. Pertanto, propongo formalmente che oggi non si chiuda la discussione sulle linee generali e che si decidano le audizioni.

PRESIDENTE. Il presidente Botta, all'inizio della seduta, ha ipotizzato, fra l'altro, di lasciare aperta la discussione sulle linee generali e di procedere eventualmente ad audizioni informali costituendo un gruppo informale di lavoro. È evidente che alle riunioni di questo gruppo potranno partecipare tutti i componenti delle Commissioni. Se vogliamo acquisire elementi, potremo sentire società, tecnici ed universitari. Credo che i due relatori

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

abbiano proposte da fare in tal senso. Anch'io ritengo che si debbano compiere approfondimenti e riflessioni, perché si tratta di una decisione molto importante. Quindi le Commissioni debbono scegliere se lasciare aperta la discussione sulle linee generali e costituire un gruppo informale di lavoro, che dovrà decidere quali audizioni fare e il calendario delle stesse (durante le *hearings* le Commissioni potranno riunirsi), oppure procedere direttamente alle audizioni informali.

Qualcuno ha obiettato come questo discorso interessasse soltanto i calabresi e i siciliani. In realtà, credo che interessi tutti, perché la dimensione del provvedimento è veramente notevole. Non deve sorgere il sospetto che si voglia chiudere la discussione, e quindi soffocarla, oppure non aprire una fase di consultazioni e di audizioni molto ampia.

FRANCESCO ROCCELLA. Il gruppo di lavoro sostituirà nei fatti gli uffici di presidenza, perché si occuperà della disciplina dei lavori delle Commissioni anziché del disegno di legge.

PRESIDENTE. Abbiamo all'ordine del giorno in sede legislativa il disegno di legge, e a questo dobbiamo riferirci. Il gruppo informale di lavoro con la partecipazione di tutti i gruppi avrebbe non soltanto il compito di effettuare delle audizioni, ma anche di approfondire gli articoli del provvedimento.

FRANCESCO ROCCELLA. Il gruppo informale di lavoro, finché non esaurirà tutte le procedure per acquisire elementi di giudizio, funzionerà come ufficio di presidenza.

PRESIDENTE. Sono due cose diverse. Ripeto che possiamo costituire un gruppo informale di lavoro lasciando aperta la discussione sulle linee generali, in modo che le varie posizioni possano essere riprese dopo che il gruppo avrà svolto le audizioni e avanzato proposte circa l'articolo, oppure possiamo proseguire, per il momento, la discussione sulle linee gene-

rali. Se i colleghi ritengono che si debba lasciare aperta la discussione, potremmo riunirci nuovamente mercoledì prossimo, anche perché oggi le Commissioni, che erano state convocate per le 12, hanno cominciato i propri lavori con un'ora di ritardo a causa delle votazioni che si sono susseguite in Assemblea, e qualche collega può aver pensato che la seduta non si sarebbe tenuta. A tal proposito gli uffici mi fanno presente che l'avviso relativo è stato affisso all'albo e inviato in casella.

FRANCESCO TEMPESTINI. Intervengo brevemente per dichiarare che sono favorevole ad una nuova convocazione delle Commissioni per la prossima settimana.

SILVANO RIDI. Ho già avuto modo di esprimere al presidente il mio disappunto per quanto si è verificato quest'oggi, in quanto non posso accettare la giustificazione addotta circa lo svolgimento degli adempimenti necessari per procedere nella discussione. Non contesto l'affermazione secondo cui sarebbero stati inviati gli avvisi necessari; contesto, piuttosto, l'opportunità di procedere ad una discussione cui non ha modo di partecipare circa l'80 per cento dei commissari. La loro assenza è attribuibile, oltre tutto, alla circostanza per cui i lavori dell'Assemblea sono stati brevemente sospesi alla fine di consentire ai parlamentari una breve pausa, io stesso ho avuto notizia di questa convocazione tramite avviso radio mentre stavo uscendo dall'aula.

Non credo che la Commissione possa decidere in piena coscienza in queste condizioni; ritengo, al contrario, che occorra dare a tutti i membri di questo collegio la possibilità di partecipare ai lavori. Numerosi sono i problemi da affrontare, tra cui non ultimo quello sollevato dal collega Ligato circa alcuni adempimenti di carattere formale che il Governo - e non solo il Governo - avrebbe dovuto compiere. Da ciò nasce la necessità di procedere ad una discussione molto seria, da cui potranno scaturire le decisioni in ordine agli adempimenti successivi, tra i

IX LEGISLATURA - COMM. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) - SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1985

quali potrebbe essere inclusa la costituzione di un apposito Comitato ristretto.

In merito alle ipotesi prospettate dal presidente, sono favorevole ad una nuova seduta delle Commissioni riunite e alla continuazione della discussione sulle linee generali, al termine della quale si potrà giungere alla formulazione delle necessarie proposte.

Desidero chiarire, anche se ciò è stato precedentemente dichiarato, che da parte del gruppo comunista non esiste alcuna titubanza verso un'ipotesi di continuità territoriale tra l'Italia e il continente; siamo favorevoli ad una soluzione in tal senso, che tuttavia sia coerente con le priorità che il nostro paese si è dato: mi riferisco al Piano generale dei trasporti. Poiché fuori di qui, nei corridoi ci si invita a discutere seriamente la questione e ad assumere precise posizioni in ordine ai suoi diversi aspetti, posso dire che il mio gruppo è favorevole all'attraversamento stabile dello stretto; tuttavia, le scelte devono essere compiute con piena consapevolezza dai rappresentanti delle due Commissioni.

È nostro intendimento discutere complessivamente il Piano ed entrare nel merito del problema, analizzando non solo il progetto predisposto dalla società Stretto di Messina, ma anche gli altri al momento esistenti, al fine di prendere le necessarie decisioni in piena coscienza e consapevolezza.

Per i motivi ora esposti, ritengo opportuno continuare la discussione sulle linee generali e mettere le due Commissioni nella condizione di ascoltare i tecnici che hanno predisposto le diverse ipotesi di attraversamento stabile dello stretto; converrà inoltre ascoltare regioni ed enti locali, in quanto un'opera grandiosa come questa comporta notevoli problemi di assetto urbanistico, di sicurezza e via dicendo.

Prima di decidere, occorre considerare complessivamente l'intero quadro ed è necessario che le Commissioni siano poste nella condizione di lavorare seriamente; dobbiamo, quindi, operare con la neces-

saria cautela, ricordando il vecchio detto secondo cui « la fretta fa fare ai gatti figli ciechi ».

ORESTE LODIGIANI, Relatore per la IX Commissione. Credo che sia necessario rinviare il seguito della discussione in considerazione delle particolari condizioni determinatesi nella giornata odierna. C'è, comunque, una via obbligata, che è quella cioè di avviare le consultazioni, secondo quanto risulta da una nota predisposta nella ormai lontana seduta del 14 marzo, nota che potremmo eventualmente integrare nel corso della prossima riunione.

ITALO BECCHETTI, Relatore per la X Commissione. Come risulta dalle relazioni presentate in Commissione, la società Stretto di Messina non ha ancora formulato alcuna proposta per motivi che non abbiamo potuto esaminare, dal momento che i documenti sono stati messi a disposizione da poco tempo.

Sarà, comunque, necessario compiere studi di fattibilità, che rappresentano una condizione indispensabile per procedere alla scelta della soluzione più idonea tra quelle prospettate; in via molto superficiale si può dire che quella subacquea dovrà essere accantonata, ma al momento il problema deve essere seriamente affrontato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinviare il seguito della discussione del provvedimento a mercoledì 9 ottobre alle ore 11,30.

(È approvata).

La seduta termina alle 14,30.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA**
