

COMMISSIONI RIUNITE

IX (LAVORI PUBBLICI) E X (TRASPORTI)

4.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		DUTTO MAURO	14
Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (1216).		GEREMICCA ANDREA	16, 17
BOTTA GIUSEPPE, <i>Presidente</i>	3, 16, 17	GERMANÀ ANTONINO	14
ALOI FORTUNATO	11	LODIGIANI ORESTE, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	16, 17
ASTONE GIUSEPPE	8	POLESELLO GIAN UGO	4
BECCHETTI ITALO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	16	RIDI SILVANO	15
BOETTI VILLANIS AUDIFREDI LUDOVICO	13	RUBINO RAFFAELLO	12
BOSCO BRUNO	3	RUSSO FERDINANDO	17
COLUMBA MARIO	6.	TASSONE MARIO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	17

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,30.

ORLANDO FABBRI, *Segretario della IX Commissione*, 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 tra la Sicilia e 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 tra la Sicilia e il continente ».

Proseguiamo la discussione sulle linee generali.

BRUNO BOSCO. Signor presidente, onorevoli colleghi, la legge n. 384 del 1968 prevedeva il concorso di idee e di concetti di massima — affidati per l'espletamento all'ANAS e alle ferrovie dello Stato — per stabilire se e quali sistemi potessero essere validi per effettuare un collegamento stabile tra Calabria e Sicilia. La legge superava il lungo periodo di maturazione culturale, nonché le remore e i dubbi di carattere economico legati al beneficio dell'opera stessa ed apriva la via alla fase realizzativa. Tutto questo, peraltro, con ritardo rispetto ad altri paesi che avevano risolto situazioni del genere da molti anni.

Con la legge n. 1158 del 1971 si è fatto un altro passo avanti: sul piano concettuale e di definizione dell'opera, dichiarandola di prevalente interesse nazionale; sul piano delle procedure, indivi-

duando la società che avrebbe dovuto interessarsi della realizzazione dell'opera; sul piano della normativa, stabilendo che i rapporti tra lo Stato e questa società sarebbero stati regolati da una convenzione che comunque avrebbe dovuto recepire le indicazioni dell'articolo 7 della stessa legge.

A questo punto dobbiamo dire che è stato espletato, nel 1969, il concorso di idee sul tipo e la fattibilità delle opere (l'Accademia dei Lincei nel 1978 ha dato un giudizio positivo) e che la società, costituitasi con notevole ritardo rispetto alla indicazione legislativa, ha portato avanti gli studi riguardanti l'individuazione di ogni possibile parametro interessante la struttura, le tecnologie, la funzionalità, l'economicità, i fenomeni naturali, l'impatto ambientale e il territorio.

Oggi possiamo dire di essere in grado, entro breve termine, di effettuare la scelta della soluzione ottimale sotto tutti gli aspetti. In questi anni vi è stato fervore di attività tecniche, di studi e di interessi scientifici che hanno contribuito a sviluppare (questo è un altro merito della legge) indagini ed elaborazioni non consuete nel mondo tecnico italiano. Ma di fronte a questi fatti positivi sta la quasi inerzia del Governo, il quale non ha ancora provveduto a firmare la convenzione con la società Stretto di Messina, con ciò rallentando ogni ulteriore azione, a meno di voler considerare utili e produttive certe dichiarazioni — che a me sembrano superficiali — di qualche rappresentante del Governo, che prevedono l'inizio dei lavori entro il 1988. Io ritengo che il primo risultato di questa discussione debba essere quello di fissare i tempi massimi entro cui far firmare la convenzione.

Per il resto, il disegno di legge n. 1216 è apprezzabile e necessario per arrivare alla definizione progettuale ed esecutiva dell'attraversamento, ma presenta molte lacune in diverse direzioni che andremo a colmare in sede di discussione dell'articolato.

Per fare un esempio, il disegno di legge si dilunga molto sugli aspetti procedurali e non tocca alcuni punti che potrebbero essere più interessanti e che, per quanto mi riguarda, riassumo nel seguente modo: riproposizione della validità dell'opera come di interesse nazionale ed europeo, tenendo presente il giudizio dato dal Parlamento di Strasburgo nel 1984, e ciò non per pura affermazione retorica o di principio, ma per le conseguenze pratiche ed attuative (anche e soprattutto di natura finanziaria) che ne potranno derivare; in questo quadro, l'esatta collocazione dell'opera nel piano nazionale dei trasporti che non può non tenere conto di una struttura che interferirà sui vari sistemi di trasporto per viaggiatori e merci per varie direttrici; l'esatta definizione del rapporto attraversamento dello stretto-aree calabro/sicule, non solo per evitare squilibri territoriali e sociali che potrebbero verificarsi, ma anche per rendere questa eccezionale struttura occasione e fatto stabile di sviluppo socio-economico ed elemento unificatore di un contesto urbano che oggi è estremamente disarticolato. È in questo senso che può intendersi la partecipazione dell'Istituto per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, che non è più la Cassa, di cui c'è un rilievo nella legge stessa con indicazioni sempre più puntuali per l'utilizzazione della spesa di 220 miliardi, sia per quanto attiene alla ripartizione, sia nella definizione di limiti procedurali, sia, infine, nella individuazione dei soggetti autorizzati alla spesa. A tal proposito mi sembra che la cifra sia stata indicata lasciando però ad altri — non si capisce chi — la determinazione dell'uso. Infine — questo è un punto che io credo sia molto importante — la ricerca e lo sforzo di inserire le due regioni (al di là della loro

partecipazione alla società che ha fini di diversa natura) nelle varie fasi di approvazione dei progetti di massima ed esecutivo (oggi è richiesto solo un parere dell'ANAS e delle ferrovie dello Stato, il che a me sembra poco) per collaborare a rendere una così importante opera valida e funzionale sotto tutti gli aspetti.

In conclusione ritengo opportuna la costituzione di un gruppo di lavoro per correggere le anomalie e colmare i silenzi della precedente normativa.

GIAN UGO POLESELLO. Per far rilevare alcune contraddizioni nel testo al nostro esame, ricordo brevemente le varie fasi di studio per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

Nel 1969 si bandisce il concorso internazionale al quale segue la legge n. 1158 del 1971; nel 1978 l'Accademia nazionale dei Lincei conclude gli studi, mentre nel 1981 si costituisce la Stretto di Messina spa ed il 30 gennaio 1984 viene presentato il disegno di legge n. 1216. Il 20 luglio 1984 il ministro dei lavori pubblici invia una prima lettera alla IX Commissione ed il 4 marzo 1985 l'onorevole Becchetti presenta la propria relazione alla quale, il 25 luglio 1985, segue una seconda lettera del ministro.

Vorrei soffermarmi un attimo sulle due missive.

Nel 1984 il responsabile dei lavori pubblici comunicava alla relativa Commissione che avrebbe provveduto ad informarsi sullo stadio di avanzamento degli studi di fattibilità dell'opera e nel luglio 1985 faceva sapere che, in seguito alle necessarie verifiche, riteneva sussistere le condizioni di sicurezza per consentire la circolazione dei mezzi gommati e dei convogli ferroviari attraverso il collegamento viario tra la Sicilia ed il continente.

Senza polemica, signor presidente, mi chiedo se non sia opportuno che anche le nostre Commissioni siano poste in grado di conoscere gli studi già intrapresi per verificare le condizioni di fattibilità dell'opera.

Esiste, inoltre, un problema che non sappiamo fino a quale punto sia di competenza dell'ANAS o delle ferrovie dello Stato.

Si tratta dell'articolo 1, terzo comma, del provvedimento al nostro esame con il quale si prevede che il progetto di massima sarà approvato con un decreto di più ministri, ma bisogna considerare che l'opera richiederà un impegno economico che nel dettaglio non conosciamo assolutamente, sappiamo soltanto essere dell'ordine di migliaia di miliardi. Non è pensabile quindi che un intervento di questo tipo, che investe importanti aspetti del sistema dei trasporti, non debba interessare le comunità locali ed i comuni. Il sesto comma dell'articolo 2 prescrive che « le amministrazioni dello Stato e regionali, gli enti locali e gli enti pubblici o imprese private esercenti pubblici servizi sono tenuti a comunicare alla società concessionaria nel termine prefissato dal suo presidente dati, notizie, progetti e studi in loro possesso attinenti alla realizzazione degli adempimenti pertinenti all'oggetto di concessione ».

Al penultimo comma dell'articolo 3 — come sosteneva anche il collega Bosco — si prevede che la Cassa per il Mezzogiorno possa assumere una partecipazione azionaria nella società concessionaria, ma mi chiedo anche in questo caso: per quale motivo non si promuove anche la partecipazione societaria almeno di quei comuni come quelli di Villa San Giovanni e di Messina direttamente interessati, in senso fisico, alla realizzazione dell'opera?

È pensabile, inoltre, che l'opera di attraversamento stabile dello stretto di Messina non veda coinvolti in prima persona i due capoluoghi delle province che si affacciano sullo stretto? È pensabile che un investimento di migliaia di miliardi, del resto già impostato molto correttamente, non faccia riferimento ad un'unità economica esistente qual è l'area dello stretto?

Si tratta di domande alle quali dovrebbero disporre i presentatori del disegno di legge, ma vorrei in questa occa-

sione ribadire il diritto del Parlamento di conoscere lo stato di avanzamento degli studi nel dettaglio, al di là delle considerazioni di carattere generale fornite dalla società per lo stretto. Ripeto: il Parlamento ha le potenzialità per giudicare ed analizzare questo tipo di problemi, per capire quale tipo di piano — lo chiamo così — sia alla base dell'importante opera. Onorevoli colleghi, a meno che il diritto di programmazione non sia morto, a meno che non si voglia proporre un'operazione « specialistica », è necessario conoscere l'insieme dei problemi che gli studi di fattibilità hanno posto in rilievo.

Vi rendete conto che è spontaneo porsi una prima domanda, vale a dire: chi elabora questi piani? Ricordo ai colleghi che quando abbiamo trattato recentemente le questioni riguardanti Venezia abbiamo introdotto una modifica sostanziale rispetto alla vecchia legge « speciale » relativamente alla figura dell'ente locale, figura se non dominante alla pari con le altre istituzioni interessate (cioè Stato, dicasteri vari e regioni).

Questa carenza mina la credibilità dell'intero processo, nonché la capacità di conoscenza; direi che non esiste una conoscenza pubblica di livello superiore ed in questo senso viene ad essere compromesso l'esito di una operazione che doveva essere di largo contenuto economico per quanto riguarda gli investimenti.

Il ministro Signorile, presentando il piano nazionale dei trasporti ha recentemente dichiarato che è quanto mai necessario che il settore del trasporto merci su ferrovia venga potenziato per fargli riprendere quella competitività oggi perduta rispetto al mezzo aereo. Questo discorso dovrebbe essere valido soprattutto per quanto riguarda le lunghe distanze e, ripeto, per il trasporto delle persone.

Si tratta di cogliere l'occasione straordinaria di considerare l'attraversamento stabile del ponte di Messina come elemento di trasformazione economica e sociale dell'intero complesso delle due sponde. Sotto questo aspetto il disegno di legge non dà risposte soddisfacenti; anche se molte domande possono sembrare non pertinenti rispetto al testo approvato nel

1971, va fatto osservare che i quattordici anni che ci separano da quella legge autorizzano il Parlamento ad assumere posizioni di modifica rispetto ad atteggiamenti superati, soprattutto considerando quel largo consenso politico che sembra essere alla base del progetto in questione.

MARIO COLUMBA. Non desidero rifare il percorso storico delle vicende legate alla progettazione ed allo studio dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina, vicende che sono state del resto ricordate dai colleghi che mi hanno preceduto in questo dibattito. Non posso però fare a meno di osservare che dopo quattordici anni dall'approvazione della legge n. 1158 ci troviamo ancora di fronte alla fase iniziale di uno studio che è indubbiamente complesso e delicato dal momento che si tratta di un'opera di grande rilevanza tecnica e di notevole impegno finanziario.

Nel corso degli ultimi due anni abbiamo avuto modo di esaminare due successive edizioni della relazione sulla attività del programma operativo della società Stretto di Messina, società che nasce sulla base di una convenzione di cui, a tutt'oggi, mancano ancora elementi formali. Ci troviamo pertanto in una situazione di incertezza soprattutto per quanto riguarda le finalità di questa società; immagino che quando avremo il piacere di ascoltare il presidente di questa società potremo chiarirci molti dubbi e renderci conto della entità e della finalità delle risorse utilizzate.

Di queste due relazioni la prima, senza data, è accompagnata da una lettera del ministro dei trasporti (datata 20 luglio 1984). Di tale relazione personalmente ho fatto una lettura diversa rispetto a quella del collega Polesello e concedo maggiore credibilità nei confronti del ministro, il quale sembra preoccupato di evitare illusioni nell'opinione pubblica. La seconda relazione della società Stretto di Messina non manca di denunciare, sia pure a bassa voce, il mancato assentimento della concessione della legge n. 1158 del 1971, giustificato in una seconda lettera del ministro dei trasporti con la

necessità di adeguare le relative convenzioni al nuovo programma operativo del disegno di legge n. 1216, del quale oggi stiamo proseguendo la discussione.

Si deve rilevare che la mancata attuazione della legge sopra citata ed il conseguente pesante ed ingiustificato ritardo che ne deriva allo svolgimento degli studi di fattibilità pongono su fondamenta non solide — è il caso di usare questo termine, visto che si parla di opere pubbliche — la discussione di merito della struttura del disegno di legge n. 1216, tanto fragili ed inconsistenti sono gli elementi di giudizio di cui dispone il Parlamento per esaminare l'argomento in questione e deliberare con sufficiente consapevolezza.

La società Stretto di Messina insiste, contraddicendo implicitamente la posizione del ministro, sul fatto che la concessione amministrativa è in via di assentimento ed è disciplinata da una convenzione con l'ANAS e le ferrovie dello Stato suddivisa in due parti. Una di queste parti, propedeutica, è da esaurirsi in un anno e prevede la determinazione della fattibilità in senso lato dell'opera, al fine di definire una scelta tipologica ottimale sotto i vari aspetti tecnici, ambientali ed economici, da approvare sentiti i consigli di amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS, quest'ultimo avendo sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

In realtà non ci troviamo di fronte ad uno stanziamento di 220 miliardi per lo studio di fattibilità — che sembrerebbe, tra l'altro, una cifra troppo elevata — ma siamo di fronte alla possibilità di disporre di detto studio solo che si disponga dello strumento legislativo stabilito dalla legge del 1971. Avere oggi questo studio di fattibilità consentirebbe alla Commissione di trovarsi di fronte ad una analisi compiuta, non soltanto sotto il profilo delle indicazioni tecnico-economiche già previste in questa fase propedeutica, ma altresì in presenza dei pareri favorevoli degli organi amministrativi delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS e del conforto del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Probabilmente il momento della discussione di questo provvedimento, che non si rivolge allo studio di fattibilità dell'attraversamento dello stretto di Messina, ma a fasi successive, avrebbe dovuto collocarsi dopo l'esperimento di questa indagine propedeutica, poiché gli elementi di giudizio attualmente disponibili sono purtroppo molto scarsi. Questi ultimi sono infatti limitati alle osservazioni contenute nelle due relazioni della società Stretto di Messina che sono unicamente di natura programmatica ed indicano l'elenco di studi e ricerche da farsi, oltre a quelli che già sono stati fatti, dei quali però non sono ancora utilizzabili i risultati, verosimilmente per la mancanza di un accordo con le parti del lavoro.

Ritorniamo su questo argomento ed in particolare su alcune « sfondature » che ci sono in questa relazione, dove si fanno affermazioni che possono essere tranquillamente considerate gratuite, relative al ricorso a rami della scienza piuttosto sconosciuti come la fisica del binario e la dinamica della ferrovia.

Il gruppo parlamentare della sinistra indipendente giudica estremamente importante e non ulteriormente differibile la soluzione del problema del collegamento fra la Sicilia e il resto dell'Italia, nella visione, che condividiamo e perseguiamo, di una maggiore presenza del nostro paese nel Mediterraneo e del ruolo fondamentale che in questo quadro possono svolgere le regioni di quest'area. Desideriamo sottolineare che è alla soluzione globale del problema che si rivolge la nostra attenzione, più che agli aspetti tecnico-finanziari del progetto. Oggi all'inserimento della Sicilia e del Mezzogiorno in generale nell'auspicata estensione del Mediterraneo si oppongono ostacoli di varia natura, tra i quali vi è in primo luogo il superamento dello stretto di Messina.

Per quanto riguarda ciò che attiene più strettamente al nostro paese, il sottosviluppo economico, l'arretratezza sociale, la prolungata assenza dello Stato, l'abbandono del territorio al saccheggio della speculazione, i tentativi miseramente falliti di promuovere faraoniche iniziative

costituiscono gravi elementi da prendere in considerazione.

Non entrerò nel merito delle soluzioni, perché ritengo che il Parlamento non abbia funzioni di natura tecnica; è bene trattenersi dall'esternare oggi opinioni sui diversi aspetti tecnico-economici dell'opera, opinioni che pure si affollano alla mente di ciascuno di noi ed alle quali affidiamo tanta più rilevanza quanto più mancano risultati concreti e valutazioni autorevoli degli studi che sono stati fatti.

In linea di massima la struttura delle indagini proposte dalla società Stretto di Messina sembra sufficiente a fornire un quadro, anche se non del tutto esauriente, dei problemi più strettamente connessi con la scelta della soluzione con l'impatto locale dell'opera sotto il profilo sociale, amministrativo ed economico.

Resta da comprendere (ed è l'interrogativo che poneva l'onorevole Polesello nell'intervento che ha preceduto il mio) — e questo non può evidentemente essere compreso negli studi affidati alla società Stretto di Messina — nell'ambito di quale disegno complessivo di interventi il Governo intenda collocare l'opera di attraversamento che si vuole eseguire; la valutazione del beneficio economico non può limitarsi al convincimento, largamente condiviso, che, comunque, l'opera porterà in ogni caso vantaggi economici.

Occorre non solo valutare quantitativamente la portata del beneficio, ma mettere in rapporto il costo dell'attraversamento con quello degli altri interventi da coordinare con esso, sia per quanto riguarda il generale problema dei trasporti nel nostro paese e nel bacino del Mediterraneo, sia per quanto attiene ad interventi rivolti all'aumento della produttività e dell'occupazione nel Mezzogiorno, con l'obiettivo di massimizzare i risultati anche attraverso una razionale ripartizione nello spazio e nel tempo delle risorse disponibili. Non possiamo nello stesso momento esaminare il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina immaginando che questo sia un elemento del più generale quadro degli interventi per il Mezzogiorno e poi ascol-

tare dichiarazioni del presidente dell'IRI il quale ha affermato che l'unico intervento di quell'ente per tutta la durata della costruzione del ponte sarà appunto il solo finanziamento dell'opera.

Non possiamo, altresì, accettare l'impostazione schematica e frettolosa che, se non ricordo male, viene prospettata nel *Quaderno* n. 1 della società Stretto di Messina: viene infatti asserita la preferibilità di un percorso per andare dall'Europa al vicino Oriente attraverso l'Italia ed il canale di Sicilia e la costa settentrionale dell'Africa, rispetto ad altri itinerari alternativi che percorrono invece i paesi dell'Europa orientale. Non possiamo accontentarci di analisi così sommarie, frettolose, inutilmente ottimistiche e non sufficientemente provate dal punto di vista scientifico.

Credo che si possano acquisire gli elementi che oggi a noi mancano, attraverso un lungo ed impegnativo lavoro ed attraverso alcune audizioni a cui entrambe le Commissioni possano partecipare e che possano rimanere agli atti per ogni eventuale utilizzazione.

GIUSEPPE ASTONE. Onorevoli colleghi, il dibattito sul disegno di legge n. 1216 « Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente » ha luogo oltre un anno e mezzo dopo la sua presentazione. Un intervallo di tempo questo che avrebbe potuto anche essere utile al Parlamento, come spesso avviene, per cogliere meglio, con maggiore distacco rispetto alle emozioni delle immediatezze, aspetti, valori, influenze dell'iniziativa legislativa. Ciò anche perché, nel frattempo, il dibattito che dura da tempi ormai definibili — senza retorica né ironia — « storici » si è allargato concretamente, ad interlocutori e temi indispensabili.

A questo hanno senz'altro contribuito la stessa presentazione del progetto di legge oggi in discussione, una campagna di pubblicizzazione ed una serie di dichiarazioni che si sono succedute a ritmo spesso frenetico. Risolto negativo è che sovente informazioni ed impressioni si

sono accavallate senza ordine, non sufficientemente approfondite, forse non utili in termini di chiarezza al tema.

Il dibattito alla Camera dovrà servire a ridurre alla giusta concretezza e alla corretta prospettiva l'argomento, depurandolo da quelle operazioni di « cosmetica politica » che sembrano avere avuto rilevanza dominante anche in dichiarazioni ed interventi di sede governativa responsabile, non sempre accompagnate dalla doverosa consequenzialità di comportamenti politici ed amministrativi. È necessario, quindi, che l'esame del disegno di legge trovi motivazione nell'aggiornata meditazione di quella legge n. 1158 del 17 dicembre 1971 che, dichiarando l'attraversamento stabile dello stretto di Messina « opera di prevalente interesse nazionale », prevedeva la costituzione di una società concessionaria con forme di diritto privato ma a totale capitale pubblico. Intuizione la cui validità ribadita non può non far ripensare con rammarico al grande tempo perduto prima della effettiva promozione dello strumento societario. La stessa attività portata avanti dalla società in questi anni, quale risulta dalle documentazioni prodotte, mentre viene sottolineata con l'apprezzamento per la qualità e per l'assunzione di responsabilità di avere operato in carenza dell'indispensabile sottoscrizione della convenzione, non può essere ininfluenza nel presente dibattito, aggiornandone in certo qual modo alcuni contenuti.

Nel momento in cui il Parlamento, dopo quasi tre lustri, ritorna ad occuparsi in sede legislativa del problema dell'attraversamento stabile dello stretto, sembra opportuno che si rivisiti, alla luce del tempo trascorso e delle nuove condizioni, il tema stesso, rileggendone significato ed opportunità per quanto nel frattempo, nei fatti e nei dibattiti, maturato. L'intuizione e le linee dettate nel 1971 sono assolutamente da rivendicare nella loro positività. L'attraversamento stabile deve essere visto, quindi, come segno tecnologico utile per l'espansione e l'immagine del lavoro e della produzione italiana, come compimento fisico e psicologico del-

l'unità del paese, come occasione occupazionale; certamente un'opera che incide nel Mezzogiorno del paese e che è suscettibile di indotti, ma anche un'opera che in nessun modo può essere inquadrata solo in una strategia meridionalistica, seppur lungo un tale indirizzo si voglia muovere come molti di noi in questo Parlamento, nei partiti, nel paese auspicano. Infatti, di per sé, l'attraversamento stabile, al di là del relativamente limitato utilizzo di unità lavorative (probabilmente, per condizioni oggettive, neppure tra quelle di più elevata qualificazione), non produce rilevanti effetti diretti nel rilancio dell'occupazione nelle aree interessate. L'opera è sempre più individuabile come di interesse nazionale, inquadrandosi in una strategia che tende a valorizzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, ruolo carico di significati e collegamenti per il nostro appartenere alla Comunità europea. Si tratta, con l'attraversamento stabile, di completare la dorsale ferroviaria ed autostradale dell'Europa, anche delle sue aree settentrionali collegandole al nord Africa, in una prospettiva di intensificazione di rapporti commerciali e culturali, di distensione e collaborazione internazionale. Si deve, però, evitare di giungere in ritardo all'appuntamento e quindi di disperdere occasioni direttamente discendenti dalla stessa collocazione geografica dell'Italia a vantaggio di ipotesi più eccentriche che dall'attraversamento di Gibilterra, all'autostrada dei Balcani, al rafforzamento del Bosforo sono già in concreto movimento. Si tratta, poi, di completare, in questa logica, il sistema dei trasporti del nostro paese per evitare squilibri che certo ritardano e ostacolano l'inserimento del più profondo sud nel circuito degli scambi nazionali e, per ciò stesso, penalizzano l'intero paese, anche in termini di razionale distribuzione dei consumi.

Quanto affermato muove dalla fondamentale considerazione che l'opera di attraversamento stabile, per non essere una grande « cattedrale nel deserto », va inserita e collegata al disegno complessivo e, quindi, in primo luogo va inserita nel

piano nazionale dei trasporti e la dimenticanza di una tale inclusione deve essere rilevata come una ulteriore, strana incongruenza. L'inserimento nel piano dei trasporti è una priorità politica non eludibile e la stessa logica importa che nel tempo di realizzazione dell'opera alcuni nodi fondamentali, perché questa sia compatibile con gli obiettivi denunciati, debbano essere risolti. Oltre a cominciare ad immaginare i terminali di collegamento tra la Sicilia occidentale ed il nord Africa, si evidenzia in primo luogo l'urgenza della definizione della rete autostradale siciliana, nel cui ambito il completamento della Messina-Palermo e della Siracusa-Gela presenta caratteristiche di assoluta priorità e pari interesse nazionale, se veramente si intende l'attraversamento dello stretto come momento qualificante della realizzazione della direttrice nord-sud. Così come, con pari forza, si pone l'esigenza del rinnovo e potenziamento della rete ferroviaria, ancorata nel sud a situazioni di unicità di binari e di arretratezza tecnologica, che di fatto escludono l'opportuna utilizzazione del trasporto ferrato. Le caratteristiche unitarie e complessive della problematica dei trasporti, il senso stesso di concetto di intermodalità, richiedono l'attenta e consapevole valutazione della questione del trasporto marittimo. A tale riguardo assume particolare rilevanza il nodo della razionalizzazione del sistema dei traghetti, sia per affrontare il medio tempo in attesa della realizzazione del manufatto stabile, sia per le occorrenze eventuali in sua presenza, sia in un riferimento più generale al tema dei trasporti marittimi, in un'ottica di flessibilità e modularità delle strutture portuali. Il tema, per altro, si è posto ai livelli locali e si è individuata una scelta urbanistica di realizzazione di un approdo per il gommato, nella zona sud del territorio del comune di Messina. Una scelta urbanistica, questa, che in ogni caso — quali che siano le verifiche di fattibilità — esclude l'ipotesi affermata dell'azienda ferroviaria di ulteriori approdi che incidano nel cuore dell'abitato cittadino.

Il riferimento ai problemi del trasporto marittimo, dei traghetti, degli approdi alternativi introduce un'altra breve considerazione. L'attraversamento stabile — come detto — non è infrastruttura come tale spendibile in termini di mero discorso meridionalistico, magari in sostituzione di altri interventi ed iniziative. Da esso, tuttavia, discendono opportunità e pericoli che si presentano alle zone interessate e di questi ci si deve far carico ad evitare che una realizzazione tanto attesa sia cagione di occasioni perdute o di irrimediabili guasti al territorio della Sicilia e della Calabria, in specie del messinese e del reggino. Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni hanno pagato da molti decenni gravi costi, in termini economici, di infrastrutture, urbanistici, di organizzazione comunitaria, di vivibilità, alla condizione naturale di essere terminali del traffico tra il continente e la Sicilia, costi dei quali le code per i traghetti, le aree portuali impegnate, il sovraccarico di traffico nelle reti urbane costituiscono solo il fenomeno appariscente. Lungo questi ultimi anni, poi, la situazione è andata viepiù deteriorandosi, non essendo possibile neppure affrontarla in termini di radicale razionalizzazione, contraddittori per tempi e spesa per l'opzione di alto significato del manufatto stabile.

L'opera di attraversamento dello stretto non solo deve consentire il superamento di antichi ed attuali disagi, ma deve essere progettata, realizzata e gestita in modo da evitare che se ne producano di nuovi, cercando limiti e gravami alle prospettive di sviluppo dei territori sui quali più direttamente l'opera stessa incide.

Obiettivo da indicare sin d'ora è la necessità che si prevedano convenienti collegamenti tra l'opera e le strutture viabilistiche e di penetrazione dei tre centri indicati, ad evitare che questi possono essere — per dirla con autorevoli urbanisti — « travolti o scavalcati », e che i collegamenti non siano temporalmente coordinati rispetto alle fasi di realizzazione del manufatto; in buona sostanza si tratta di

garantire il riconoscimento di un ruolo di titolarità delle comunità interessate sulle soluzioni di collegamento a terra, nella logica compatibilità con le determinazioni delle scelte progettuali del manufatto.

Senza dimenticare di ribadire che l'opera stabile è elemento essenziale per la qualificazione e l'intensificazione di rapporti nell'area dello stretto, il carico di tali rapporti dovrà comunque, necessariamente, essere assolto per il rafforzamento dei processi di integrazione.

Si impone, dunque, il privilegio del ruolo delle autonomie, in primo luogo dei comuni più direttamente interessati e delle province di Messina e Reggio Calabria, ma anche delle regioni Sicilia e Calabria che nei propri compiti di programmazione ed intervento non possono certo prescindere da un fatto di tale rilevanza.

È da accogliere, quindi, la proposta di audizione dei rappresentanti di tali enti già in questa fase, anche perché sin d'ora deve essere presente a tutti, al Governo, al Parlamento, alle stesse regioni Sicilia e Calabria che il tema degli interventi per assetti e attrezzature dei territori si pone come urgenza e impegno politico prioritario.

Onorevoli colleghi, tutte le osservazioni che precedono danno ragione dell'impegno positivo con il quale si deve riguardare il disegno di legge al nostro esame e ciò deve avvenire senza ulteriori indugi, perché gli avanzamenti del lavoro svolto dalle società, nel responsabile rispetto di quanto disciplinato dalla legge n. 1158 del 1971, non trovino motivo di ritardo da parte di un Parlamento che ribadisce l'interesse nazionale per la realizzazione dell'opera. È infatti importante che il Governo, passando dalle dichiarazioni ai fatti, completi l'*iter* della convenzione; è altrettanto importante che il compimento degli studi di fattibilità, deputati per legge alla società, si saldi con meccanismi successivi certi, celeri e finanziariamente dotati.

In questo senso e nell'attento rispetto delle considerazioni che emergono dal dibattito generale, dovrà essere esaminato l'articolato, evitando il più possibile so-

vrapposizioni di competenza o passaggi — anche finanziari — non compiutamente giustificati e regolamentati.

Ma su ciò se ne discuterà in sede di esame degli articoli.

FORTUNATO ALOI. Signor presidente, onorevoli colleghi, la « questione ponte sullo stretto » è già ricca di interventi la cui cronistoria servirebbe semplicemente a porre in evidenza l'esigenza che si giunga alla realizzazione di un'opera indubbiamente di enorme importanza non solo per i collegamenti tra la Sicilia e la Calabria, ma anche per quelli a più lungo raggio.

Ricordo che con la legge n. 384 del 1968 l'ANAS venne autorizzata, insieme alle ferrovie dello Stato, ad espletare un concorso di idee e di progetti di massima e che con la legge n. 1158 del 1971 si dichiarò il collegamento stabile viario e ferroviario opera di « prevalente interesse nazionale ». L'11 giugno 1981, infatti, venne costituita la Stretto di Messina spa. Si tratta di date che sole testimoniano come questa vicenda indubbiamente presenti aspetti che vanno chiariti, perché, se non si libera il terreno da una serie di fraintendimenti da una parte e di remore dall'altra, la realizzazione dell'opera subirà dei rallentamenti. Se si è ben valutata l'urgenza della sua approvazione, bisogna evidenziare altresì alcuni aspetti della vicenda che denotano una scarsa volontà politica. Uno dei primi elementi da chiarire attiene al piano generale dei trasporti nel quale non si fa alcun cenno al collegamento sullo stretto. Ritengo questo un fatto di una certa gravità perché indica come all'interno di una programmazione, l'opera non rivesta quel ruolo importante e prioritario che invece dovrebbe ricoprire. Da questo discendono altri elementi di giudizio che non possono essere altrettanto serenamente considerati.

Esiste, infatti, anche un rapporto tra il collegamento viario ed il territorio circostante. Il collega Valensise ieri evidenziava il fatto che, se da una parte si parla del ponte sullo stretto, dall'altra

non ci si rende conto che in Sicilia sono già stati stanziati 180 miliardi di lire per la realizzazione di un secondo approdo allo stretto e che sulla costa calabrese altri progetti sono allo studio. Bisogna quindi riflettere sull'intera problematica dei collegamenti evitando investimenti che non siano in armonia con la programmazione dei trasporti dell'intera area.

Esiste poi il problema delle infrastrutture da creare sulle sponde siciliana e calabrese. In provincia di Reggio Calabria esiste la linea ferroviaria ionica che arriva a Catanzaro lido e che inespiegabilmente è stata inserita tra i cosiddetti « rami secchi » da abbandonare. Non si comprende per quale motivo il ministro dei trasporti, invece di elettrificare una linea di simile interesse turistico, intenda mandarla in rovina. Comunque nel progetto di collegamento tra le due coste tale linea non viene neanche considerata, cosa che del resto avviene anche per la strada statale ionica, per quella sul versante opposto e per l'autostrada Messina-Palermo. Esiste quindi l'esigenza di tener presente il rapporto tra l'opera che si andrà a realizzare ed il territorio; diversamente andremmo ad intervenire senza avere un quadro generale di programmazione dei trasporti e della problematica che è alla base del collegamento tra la Sicilia ed il continente.

Per quanto riguarda il rapporto con gli enti locali, da questo disegno di legge ci saremmo aspettati una definizione più precisa della funzione delle amministrazioni di Reggio Calabria e di Messina che, infatti, non hanno un ruolo determinante. Il sindaco di Villa San Giovanni si è lamentato pochi giorni fa della mancanza di compiti da affidare agli enti locali. In effetti è viva l'esigenza di tenere presente la realtà territoriale anche in ordine alla immediata disponibilità di strumenti urbanistici per l'organizzazione dell'intero « polo ».

Si tratta di problemi da tenere presenti se non si vuole operare senza programmazione e prospettiva soprattutto in considerazione del fatto che la cifra da

spendere — 220 miliardi di lire — è iscritta nei capitoli di bilancio di molti ministeri (che dovrebbero avere il compito di non ben identificati controlli). Sostanzialmente non si hanno garanzie di gestione e si corre il rischio di vedere frammentata in mille rivoli la cifra stanziata.

In questo senso molte parti del disegno di legge sono superate; mi riferisco soprattutto alle indicazioni relative alla Cassa per il Mezzogiorno, morta per naturale consunzione prima che per voto parlamentare. Lo stesso discorso vale per il ruolo del presidente della società. A mio avviso il Parlamento dovrà chiarire il contenuto di tale ruolo se non vuole essere esautorato da un suo compito; del resto vi è già molta sfiducia nei confronti del Parlamento stesso e non è il caso di accrescere tale sfiducia dimostrando una scarsa volontà politica nell'esame del disegno di legge in questione.

È superfluo ricordare che la riforma della convenzione con la società Stretto di Messina avrebbe dovuto essere un atto prioritario rispetto al dibattito odierno. Mi domando se al riguardo non vi siano perplessità che impediscono la firma di tale convenzione.

Siamo favorevoli a proseguire la discussione in sede di comitato ristretto; vorremmo però che contestualmente si realizzassero le audizioni dei sindaci dei comuni interessati (soprattutto Reggio, Messina e Villa San Giovanni), nonché dei rappresentanti della società Stretto di Messina in modo da avere risposte più concrete circa il proseguimento dell'iniziativa che, è inutile ricordarlo, rappresenta un fatto di rilevanza storica. Tali audizioni dovranno servire soprattutto a chiarirci le idee circa la fattibilità vera e propria dell'opera; le diverse tesi che si sono susseguite fino ad oggi non sono riuscite, in effetti, ad orientarci verso la soluzione del problema. In questo senso è necessario « bruciare le tappe » per recuperare fiducia da parte dell'opinione pubblica; sarebbe assurdo che remore di natura burocratica rappresentassero una fuga dalla nostra responsabilità politica. I

cittadini della Calabria sostengono che parlare della realizzazione del ponte di Messina è occasione che si presenta solo con l'avvicinarsi delle elezioni politiche. È amaro dire queste cose, ma è la realtà.

RAFFAELLO RUBINO. Esprimo consenso sulle relazioni che hanno spostato la natura del provvedimento — e quindi il contenuto dello stesso — definendo un tipo di procedimento atto a fugare molte delle preoccupazioni emerse nel corso del dibattito. Debbo dire che trovo strano, se non preoccupante, l'iter procedurale del progetto. Credo che il provvedimento al nostro esame vada considerato sotto l'aspetto prevalente di consentire l'avvio alla operatività di un determinato progetto, che interessa ogni angolo della Sicilia investendola integralmente dal punto di vista economico e sociale. È inutile ricordare che l'economia dell'isola è stata fino ad oggi penalizzata soprattutto per quanto riguarda la produzione agricola (i trasferimenti dei carciofi di Gela, dei pomodori di Vittoria, dell'uva di Canicattì, dei piselli di Acerra hanno subito infatti pesanti strozzature). Un percorso che potrebbe essere effettuato in due ore arriva oggi alle sei-otto ore; si comprendono quindi bene i problemi di natura economica che, nel giro di dieci anni, non sono cambiati di molto proprio per quanto riguarda i tempi di percorrenza. È chiaro, pertanto, l'impulso che può essere dato all'economia della Sicilia quando si arriverà all'attraversamento del ponte in sole due ore.

Alla luce di queste considerazioni non condivido le posizioni di autoflagellazione analoghe a quella della famosa novella pirandelliana circa la illuminazione di Villalba (un paese sprovvisto di illuminazione e per il quale si continuava a discutere sul tipo della stessa continuando a camminare nel buio e ad infangarsi le scarpe). Non vorrei che cadessimo con la discussione attuale in questa problematica e, peggio ancora, ci ponessimo in una posizione di ricerca di una perfezione meticolosa che in questo caso è negativa. Certamente sono favorevole ad un approc-

cio pragmatico che tenga conto del rispetto di tutte le ricerche e che garantisca le procedure di controllo che abbiamo adottato ed un'adeguata valutazione dell'impatto ambientale; tutto questo è funzionale alla capacità di movimento che diamo al processo, per il quale la società appositamente costituita ha lavorato con estrema serietà e con grande apertura in tutte le direzioni.

Un altro spunto che credo vada sottolineato è quello relativo alla problematica delle risorse: credo che si debba stare molto attenti a non dare esclusivamente un « contentino » per il sud, sul quale vengano a scaricarsi una serie di risorse che debbono servire per un riequilibrio di carattere generale. Si tratta di una preoccupazione molto avvertita, accompagnata però dall'esigenza di sottolineare il valore di opere di interesse nazionale le quali — come ha rilevato il collega Bosco — devono diventare di interesse europeo per il riequilibrio delle regioni meridionali dell'Europa in generale e non soltanto del nostro paese. Proprio perché il ponte sullo stretto è un'asse ed una armatura lungo le quali si può muovere il processo di sviluppo della società italiana, esso va realizzato con un certo tipo di risorse, mentre il resto dell'opera può essere fatto con risorse tratte dai fondi per l'intervento straordinario.

Desidero rivolgere una richiesta al sottosegretario: ritengo sia necessario concludere rapidamente l'iter del disegno di legge al nostro esame, anche per evitare di ricevere una terza lettera del ministro nella quale si domanda per quale motivo i lavori non riescono a procedere.

Ritengo, altresì, che si debba chiedere perché il ministro non ha firmato la convenzione anche con l'attuale società, cosa che avrebbe agevolato le procedure e fugato ogni dubbio.

Infine, condivido la scelta di procedere ad audizioni concernenti la realizzazione tecnica del ponte sullo stretto, perché ciò contribuirà a dare risalto e pubblicità all'opera di fronte all'opinione pubblica.

LUDOVICO BOETTI VILLANIS AUDIFREDI. Mi limiterò ad alcune notazioni, anche per accogliere la sollecitazione della presidenza ad arrivare ad una rapida conclusione di questa discussione.

Come è scritto nella relazione al disegno di legge, ci troviamo di fronte all'ultimo atto della proposta di istituire uno stabile collegamento di aree ferroviarie fra la Sicilia ed il continente. Si è trattato di una gestione indubbiamente lunga che, come quelle troppo brevi, rischia di avere un esito letale; è scritto infatti nella relazione che le prime espressioni legislative relative a questo progetto risalgono agli anni sessanta. Mi sembra perciò il caso di sottolineare che è passato un quarto di secolo da quando dal piano del proposito si è passati a quello legislativo.

Desidero inoltre ricordare che nel secolo scorso opere avveniristiche per la tecnologia ed i mezzi a disposizione come i trafori del Sempione e del Fréjus furono realizzate in tempi normativi e tecnici molto più rapidi; abbiamo perciò la dimensione esatta dell'inefficienza dello Stato, sul piano amministrativo ed esecutivo, per quanto riguarda la realizzazione delle opere pubbliche. Ho voluto fare quel paragone per non riferirmi ad un passato prossimo che potrebbe essere oggetto di qualche battuta da parte del rappresentante del Governo e degli esponenti dei partiti di maggioranza; mi sono riferito a situazioni tranquille dal punto di vista politico, in quanto si trattava di opere compiute sotto il governo di amministratori di estrazione liberale nel periodo successivo alla proclamazione del Regno d'Italia. Tutti riconosceranno che si è trattato di progetti e realizzazioni tecniche estremamente complessi, tenuto conto delle conoscenze tecniche dell'epoca, effettuati in pochissimo tempo rispetto al progetto di un ponte sullo stretto che dura da un quarto di secolo, necessario per creare uno stabile collegamento viario e ferroviario fra Messina e Reggio Calabria.

Con questo disegno di legge si vorrebbero battere i tempi, cercando di arrivare in un certo senso affrettatamente alla

conclusione di questo progetto rimasto fin troppo tale. È stata perciò prevista una spesa di 220 miliardi praticamente per un progetto di massima e per una prima realizzazione tecnica perché i finanziamenti concernenti le fasi successive saranno oggetto di altri stanziamenti che esulano da questo provvedimento. Si tratta perciò di un quadro che, dal punto di vista finanziario, non esito a definire sconcertante.

A mio avviso, tutta questa fretta, o presunta tale, può giocare alcuni scherzi al Governo. Nutro infatti perplessità sull'articolo 2 del disegno di legge, dove si traccia una figura di Presidente del Consiglio che definirei *legibus solutus*, dal momento che può emettere delle ordinanze anche in deroga alle vigenti disposizioni legislative.

Anche il Governo manifesta preoccupazioni sul piano della legittimità costituzionale di fronte ad una enunciazione normativa di queste dimensioni. È altrettanto vero che nella relazione si dice che tali poteri potranno assumere la forma di ordinanze di contenuto normativo, « anche in deroga alle vigenti disposizioni legislative e nel rispetto dei principi dell'ordinamento giuridico ».

Però il testo normativo si ferma a metà e recita semplicemente: « Il Presidente del Consiglio dei ministri può adottare quei provvedimenti che si rendono necessari per la realizzazione dell'opera di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, nonché degli adempimenti di cui alla convenzione prevista dal precedente articolo 1 anche in deroga alle vigenti disposizioni legislative ». Io non comprendo come, sconvolgendo i principi che regolano il nostro ordinamento giuridico, si possa con degli atti amministrativi sottrarsi al rigore della legge. Prego il Governo e la maggioranza di prendere in considerazione le mie annotazioni. Questa anomalia viene giustificata presupponendo una situazione di emergenza. Consentitemi di dire che, seppure può esserci un motivo per accelerare i tempi, siamo lontani dall'« emergenza ». Così, onorevole sottosegretario, corriamo il ri-

schio di trovarci di fronte ad una legge che poi diventa « lettera morta » perché nel corso della sua attuazione, nel momento in cui le previsioni di questo provvedimento diventano realtà, si rischia non solo un rallentamento, ma la paralisi totale.

Non aggiungo altro, ma ritengo che le mie osservazioni meritino una certa considerazione.

ANTONINO GERMANÀ. Signor presidente, condivido il contenuto delle due relazioni svolte che, fra l'altro, ci hanno dato elementi utili ed hanno arricchito questo nostro dibattito. Sono convinto che il disegno di legge n. 1216 rappresenti il primo passo verso la soluzione di un problema ancor oggi difficile. Tuttavia, devo esprimere alcune perplessità non soltanto per quanto riguarda la fattibilità, ma soprattutto in ordine ai problemi derivanti dai tempi di realizzazione dell'opera. Ribadisco un concetto che ho già espresso ed a cui ha fatto cenno il collega Astone, e cioè che non vengano accantonati, in attesa della realizzazione di questa opera, quei problemi urgenti che riguardano il traffico nello stretto di Messina, gli approdi, il servizio aliscafi, il traffico gommato e tutti gli altri problemi connessi all'attraversamento dello stretto.

Abbiamo già avuto in tal senso delle assicurazioni da parte del ministro dei trasporti e siamo certi che, nelle more della realizzazione dell'opera di più vasta portata, gli altri problemi non saranno emarginati.

MAURO DUTTO. Signor presidente, raccolgo il suo invito alla sintesi esprimendo alcuni concetti che non entrano nel merito delle relazioni e del testo. Desidero sottolineare come il dibattito sul ponte sullo stretto di Messina sia stato, nel corso di tanti anni, una specie di giocattolo sul futuribile che ha riempito le pagine dei giornali e che è stato considerato dal Parlamento un impegno troppo gravoso. Oggi si è invece di fronte a delle scelte, nel momento in cui lo stanziamento di 220 miliardi coinvolge già un

giudizio: « sono pochi, sono molti ». La dimensione dello stanziamento dimostra che si è già su una strada senza ritorno. Queste nostre decisioni non riguardano soltanto un progetto di massima per lo stabile collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, ma presuppongono la scelta di una strategia di grande rilievo per i trasporti nel nostro paese. Da questo punto di vista — esprimo anche l'opinione del gruppo parlamentare repubblicano — non sono contrario alla costituzione di un comitato ristretto, ma vorrei sottolineare l'esigenza che una decisione come questa, anche se l'entità dello stanziamento può essere considerata trascurabile rispetto ai grandi momenti di decisione della vita economica nel nostro paese, è importante perché « finale » per quanto riguarda i collegamenti della Sicilia con il continente.

Per questi motivi il testo al nostro esame non può essere considerato una qualsiasi « leggina » che si dibatte nel silenzio della Commissione; si tratta, invece, di un provvedimento d'importanza strategica che deve trovare un coagulo di energie a livello governativo, non solo da parte del ministro dei trasporti. Per questo vorrei che, nel momento in cui costituiremo il comitato ristretto, si chiedesse alle Commissioni riunite di lavorare in stretto rapporto con il ministro per chiarire bene l'inserimento del ponte nel piano generale dei trasporti e soprattutto per conoscere la strategia dei trasporti che dovrà essere seguita nel corso degli anni.

Se non c'è questo, andremmo ad approvare una « leggina » che sarebbe troppo « grande » per essere solo un'esercitazione di buona volontà per la realizzazione del collegamento sullo stretto, e troppo « piccola » rispetto ad una strategia che dovrà essere varata mediante il coagulo di energie e di risorse. Nessuna obiezione alla costituzione di un comitato ristretto che dovrà chiarire gli aspetti controversi, ma non bisogna dimenticare che esiste anche la necessità di un confronto con il ministro. Si tratta di un appuntamento che non può essere preso con superficialità soltanto per dire ai

giornali e all'opinione pubblica che si sta lavorando, ma è necessario arrivare alle conclusioni.

SILVANO RIDI. Il nostro gruppo ha insistito ed insiste ancora sull'opportunità di non limitare i tempi di una discussione più generale, perché, anche per le questioni sollevate questa mattina, riteniamo che, prima di andare alla costituzione del comitato ristretto che ci impegnerebbe fin da ora ad un esame di merito dell'articolato, sia il caso di chiarire l'ottica e la strategia entro la quale questa grande opera deve essere collocata e per dar modo altresì al Parlamento non solo di entrare nel merito delle questioni e di fornire delle indicazioni più precise, ma di coinvolgere le varie amministrazioni locali. Si è detto che dobbiamo essere credibili con le popolazioni interessate, ma tale credibilità non può derivare da una valutazione frettolosa del disegno di legge al nostro esame: la credibilità può essere determinata e deve essere il risultato di una scelta oculata. Per entrare nel merito di alcune indicazioni di lavoro sarei dell'avviso di lasciare alle presidenze ed ai gruppi la valutazione della misura entro la quale consentire che questa discussione sulle linee generali possa andare avanti. Il collegamento viario fra la Sicilia ed il continente si colloca in un'ottica d'interesse nazionale e locale. Ma qualcuno ha mai dichiarato ciò? Il collega Germanà sosteneva che il piano dei trasporti dà la priorità agli approdi, alle vie d'acqua ed ai collegamenti con gli aliscafi; riesce difficile capire come una grande opera si possa conciliare con scelte così diverse che sono state indicate come prioritarie. Il collegamento sullo stretto ritengo si debba inquadrare nella programmazione dei trasporti europei — cui l'Italia ha partecipato con contributi non indifferenti — ponendo il nostro paese in condizione di concorrere sullo « scenario » mediterraneo con le altre vie di trasporto su gomma che corrono lungo la dorsale balcanica e lungo quella pirenaica. Il collegamento nord-sud sarà senz'altro competitivo, ma

bisogna ancora affrontare alcuni problemi come quello delle ferrovie che si sono fermate, come Cristo, ad Eboli. Dopo il ponte di Messina che cosa succederà? Dove sarà individuato il terminale di collegamento viario europeo nord-sud? Non dimentichiamo che i nuovi traghetti veloci porteranno in tempi rapidissimi i convogli ferroviari dalla Sicilia alla Tunisia (*Commenti*).

Se vogliamo entrare in questo « scenario » e se si vuol evitare che il progetto di massima rimanga solo una promessa non mantenuta, è necessario comprendere la strategia generale dei trasporti.

Il provvedimento oggi al nostro esame non è sostitutivo di altre scelte da compiere nel Mezzogiorno, perché la Comunità europea non deve essere associata a questa realizzazione, come lo è, invece, per altre.

Spero che il comitato ristretto tenga conto di queste mie considerazioni perché è necessaria una sempre maggiore cognizione di causa. Il punto è tenere presente il rapporto costi-benefici ed il coinvolgimento degli enti locali: se si realizzerà il ponte, infatti, bisognerà innalzare tutte le quote e non solo i collegamenti viari. L'attraversamento stabile inoltre presuppone l'acquisizione da parte della società concessionaria di responsabilità e competenze proprie di altri enti e quindi riteniamo che una discussione in questo senso debba svolgersi prima della costituzione del comitato ristretto e prima dell'esame dell'articolato.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, dopo gli interventi di questa mattina sono emerse opinioni diverse sul progetto di massima per la realizzazione del collegamento stabile sullo stretto di Messina, ma desidero rilevare che quello contenuto nelle proposte dei relatori è una sorta di *avant projet* che richiederà un ulteriore momento di riflessione.

Lo stanziamento di 220 miliardi per la realizzazione dello studio di fattibilità, infatti, potrebbe risultare insufficiente per ciò che è necessario fare, ma probabilmente troppo elevato se si tiene conto del contenuto del disegno di legge oggi al

nostro esame. Si tratta di un momento molto più decisivo di quanto si possa immaginare. Se da una parte vi è l'esigenza di procedere celermente, dall'altra vi è quella di disporre di un momento di analisi ampio e articolato soprattutto per quanto riguarda l'assetto territoriale del piano nazionale dei trasporti che, ovviamente, deve essere tenuto ben presente in casi come quello in questione. A tal proposito propongo che gli uffici di presidenza integrati dai rappresentanti dei gruppi e dai relatori acquisiscano, mediante audizioni specifiche, tutti i dati necessari ad illuminarci sul cammino da percorrere.

ORESTE LODIGIANI, Relatore per la IX Commissione. È necessario evitare confusione sul piano procedurale ed è soprattutto necessario evitare di perdere del tempo prezioso. In qualità di relatore non sono oggi in grado di replicare compiutamente alle molte osservazioni emerse nel corso del dibattito. Auspico pertanto che si proceda immediatamente ad audizioni; tramite queste si dovrebbero acquisire quegli elementi utili al chiarimento dei punti più controversi. Successivamente a tale procedura si dovrebbe provvedere a costituire un comitato ristretto per la riformulazione del testo presentato a suo tempo dal Governo. Mi pare difficile seguire altre strade.

ANDREA GEREMICCA. Sono d'accordo con quanto proposto del presidente. Mi sembra infatti che affidare le audizioni agli uffici di presidenza possa servire ad accelerare i tempi del nostro complesso lavoro. Non va trascurato di ricordare che le questioni da risolvere sono a monte dell'articolato ed in qualche misura riguardano il merito dell'articolato stesso. Alle audizioni richieste mi permetto di aggiungere quelle dei presidenti delle due regioni che, a mio avviso, potranno bene illuminarci sulla funzione delle regioni medesime.

ITALO BECCHETTI, Relatore per la X Commissione. Per semplificare i nostri la-

vori sono dell'avviso che per la definizione di importanti problemi sarebbe opportuno un orientamento preventivo delle Commissioni. Ciò varrebbe a cogliere meglio gli aspetti salienti dell'intera problematica soprattutto per quanto riguarda la elaborazione degli emendamenti che sarà necessario presentare. Mi riferisco in particolare al problema relativo al coinvolgimento degli enti locali e quindi al controllo politico che il Parlamento deve effettuare su una operazione di rilevanza nazionale ed internazionale.

In sede di comitato ristretto sarebbe necessario procedere alla audizione dei rappresentanti della società Stretto di Messina, delle ferrovie, dell'ANAS, dell'IRI, dell'ITALSTAT, della FINSIDER, delle amministrazioni comunali di Reggio e Messina, degli operatori economici, delle Camere di commercio, delle società che gestiscono i traghetti (attualmente due), delle organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL, nonché dei presidenti delle due regioni.

FERDINANDO RUSSO. Ritengo che i responsabili delle università meridionali nel settore dei trasporti potrebbero fornire la sintesi degli studi che sono stati condotti in questo quarto di secolo.

ANDREA GEREMICCA. Nell'ipotesi che il ponte venga costruito, occorre garantire che vi siano gli stanziamenti necessari; è altrimenti inutile predisporre progetti per poi scoprire che tecnicamente non possono essere realizzati.

ORESTE LODIGIANI, *Relatore per la IX Commissione*. A mio avviso occorre innanzitutto chiarire la procedura se si intende stabilire un elenco delle audizioni da effettuare. Mi permetto di ricordare, oltre a quanto è stato detto dal collega Becchetti, l'opportunità di convocare alcuni rappresentanti dell'IRI, per una ragione ben comprensibile, e dal momento che il piano richiede nell'ipotesi di fungibilità una costruzione in ferro, anche i rappresentanti della FINSIDER.

Devo anche dichiarare che non sono d'accordo sulla consultazione di esperti

provenienti dalle università meridionali, dal momento che la società dello Stretto ha costituito una ventina di gruppi di lavoro formati da elementi tratti dalle migliori intelligenze universitarie esperte in questa materia.

Ritengo che sarebbe invece utile per la nostra attività di ricognizione parlamentare interpellare personalità autorevoli che non sono state consultate dalla società Stretto di Messina, soltanto per una forma di prudenza e non perché noi dobbiamo diventare una sorta di accademia delle scienze. Mi sembra opportuno acquisire pareri non censiti dalla società dello Stretto, in una materia che coinvolge una problematica tecnica e che, date le dimensioni della spesa che lo Stato si troverà ad affrontare, necessita la massima conoscenza ed il massimo approfondimento dei problemi.

MARIO TASSONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non entrerò nel merito della procedura che la Commissione intende stabilire per la raccolta di elementi conoscitivi. Ritengo però di dover confermare la disponibilità del Governo e del Ministero dei lavori pubblici a coadiuvare la raccolta di questi elementi e valutazioni che potranno contribuire a tracciare un quadro complessivo della problematica.

PRESIDENTE. Propongo di affidare le audizioni prospettate dai relatori agli uffici di presidenza, integrati dai rappresentanti di gruppo e dai relatori stessi, riservandomi di informare le Commissioni dell'andamento dei lavori.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 13,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
