

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

62.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° DICEMBRE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONI

| INDICE  | PAG.  |
|---|---|
| <b>Sostituzioni:</b>  |   |
| PRESIDENTE . . . . .  | 829   |
| <b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>   |   |
| Collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (3737) . . . . . | 829   |
| PRESIDENTE . . . . .  | 829, 830, 844, 849, 850, 853, 854, 855, 857, 858, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 867 |
| ACHILLI, <i>Relatore</i> . . . . .  | 844, 850, 852, 855, 857, 858, 862, 864  |
| BERAGNOLI . . . . .   | 847, 865  |
| BOTTA . . . . .   | 841, 850, 852   |
| CARRA . . . . .   | 852, 854  |
| DI LISA . . . . .   | 858, 862  |
| FERRETTI . . . . .  | 837, 838, 854, 857, 862, 867  |
| FULCI . . . . .   | 850, 862  |
| GIGLIA . . . . .  | 838, 843, 852, 854, 857, 858  |
| GREGGI . . . . .  | 836, 849, 850, 852, 853, 854, 855, 857, 858, 861, 864                               |
| GUARRA . . . . .  | 843   |
| LAURICELLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .   | 837, 846, 850, 853, 855, 858, 860, 862, 864, 867                                    |
| PISCITELLO . . . . .  | 831, 836  |
| QUILLERI . . . . .  | 835, 837  |
| RUSSO FERDINANDO . . . . .  | 852, 853, 862, 863  |
| SPECIALE . . . . .  | 837   |
| TODROS . . . . .  | 830, 837, 851, 855, 857, 858, 860, 863, 865   |
| TRIPODI GIROLAMO . . . . .  | 867   |

| PAG. | Votazione segreta:   |
|------|----------------------|
| 867  | PRESIDENTE . . . . . |

**La seduta comincia alle 9,45.**

CALVETTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

**Sostituzioni.**

PRESIDENTE. Comunico che per la seduta odierna i deputati Guglielmino Giuseppe, Speciale, Tripodi Girolamo e Russo Ferdinando sostituiscono rispettivamente i deputati Busetto, Fiumanò, Vetrano e Terranova.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (3737).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato.

Ricordo ai colleghi componenti la Commissione che, nel corso della seduta precedente, è stata dichiarata aperta la discussione sulle linee generali.

Comunico inoltre che ci sono pervenuti i pareri della V e della X Commissione.

TODROS. Chiedo che sia data lettura di entrambi i pareri.

PRESIDENTE. Do lettura del parere della V Commissione:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sul disegno di legge, ma richiama l'attenzione della competente Commissione di merito sulla opportunità di rivedere la formulazione delle singole disposizioni contenute nel provvedimento, al fine di introdurre, eventualmente, le modifiche e le integrazioni agli articoli del provvedimento medesimo che saranno ritenute necessarie in relazione alle sottoindicate considerazioni:

1) la eventualità di sopprimere, al secondo comma dell'articolo 1, il riferimento all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e all'Azienda nazionale autonoma delle strade, in considerazione del fatto che tanto la prima che la seconda sono gli enti concedenti, sicché una loro eventuale partecipazione alla costituenda società sarebbe in contrasto con tale qualità: gli enti in questione assumerebbero, infatti, con la veste di azionisti della società, la posizione di controllori controllati; la Commissione fa, peraltro, presente la necessità di una permanente presenza dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato nella fase esecutiva dell'opera;

2) la esigenza di inserire, all'articolo 2, un comma aggiuntivo che espressamente autorizzi la società concessionaria ad emettere obbligazioni in deroga alle limitazioni di cui all'articolo 2410 del codice civile e cioè per una somma anche superiore al capitale versato;

3) la opportunità di sopprimere il secondo comma dell'articolo 3, che risulta pleonastico, giacché gli oneri che il comma prevede a carico della società concessionaria sono già chiaramente indicati nel primo comma dello stesso articolo 3, laddove si precisa che l'esercizio, la gestione e la manutenzione del manufatto sono affidati alla concessionaria, ad eccezione degli impianti ferroviari;

4) la opportunità di sopprimere il quarto comma dell'articolo 4, ove è previsto che, in caso di mancata approvazione del progetto di massima, le relative spese (ivi comprese quelle per gli studi e i lavori preparatori) restino a carico della società concessionaria;

5) la necessità di inserire, allo stesso articolo 4, un comma aggiuntivo che, in considerazione del carattere eccezionale dell'opera e della presumibile entità dei mezzi finanziari occorrenti per la sua realizzazione, au-

torizzi la società concessionaria a capitalizzare, anche in deroga alle disposizioni degli articoli 2446 e 2447 del codice civile, i disavanzi annuali di bilancio che dovessero determinarsi nei primi anni di gestione dell'opera per effetto del carico di interessi passivi, nonché ad ammortizzarli in un periodo superiore a quello previsto dall'articolo 2426 del codice civile;

6) la eventualità di elevare dal 10 al 20 per cento degli introiti lordi annuali l'ammontare dell'accantonamento previsto dal paragrafo 12 del secondo comma dell'articolo 7 del disegno di legge ».

Onorevoli colleghi, come avete udito questo parere è formulato in termini di eventualità e di opportunità. È noto che i pareri della V Commissione, a norma dell'articolo 93 del Regolamento della Camera dei deputati, hanno carattere vincolante. In questo caso, però, si tratta solo di suggerimenti dei quali la Commissione può anche non tener conto.

Do ora lettura del parere della X Commissione.

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole purché:

1) all'articolo 2 fra gli scopi sociali della società venga aggiunta la realizzazione dei raccordi autostradali e delle opere di collegamento infrastrutturali previste dai piani regolatori dei comuni, delle province e delle regioni interessati;

2) nell'atto costitutivo e nello statuto sociale di cui all'articolo 2, secondo comma, sia previsto che anche ciascuna delle due regioni direttamente interessate può nominare un amministratore;

3) all'articolo 4 venga prevista la partecipazione dell'ANAS e dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato nella fase di redazione del progetto di massima, evitando di sottoporre il progetto stesso alle due aziende successivamente alla stesura;

4) sia precisato che i contributi a carico dello Stato, di cui ai commi sesto e nono dell'articolo 4, dovranno essere calcolati in modo da consentire che l'imposizione dell'eventuale pedaggio (che non dovrà comunque superare la media delle tariffe chilometriche sulla rete autostradale nazionale) sia in misura tale da non contrastare con una giusta politica di valorizzazione economica e turistica del Mezzogiorno e tale da attribuire condizioni privilegiate ai trasporti ferroviari e a quelli pubblici;

5) all'articolo 5, ultimo comma, l'indennità di espropriazione sia calcolata in base alla legge 22 ottobre 1971, n. 865.

La Commissione suggerisce altresì alla Commissione di merito che la quota di capitale sociale non spettante per legge all'IRI sia sottoscritta solo da amministrazioni pubbliche; in via subordinata, che la partecipazione di capitale privato sia limitata ad una quota percentuale indicata per legge in modo da garantire al massimo la prevalenza del capitale pubblico.

La Commissione ribadisce infine la necessità della presenza nella società dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS; invita ad esaminare la possibilità di convertire in azioni i contributi versati dallo Stato e gravanti sui bilanci delle due aziende sia per la costruzione dell'opera che per l'eventuale equilibrio economico della gestione ».

Risulta implicitamente, da quello che ho detto in relazione al parere espresso dalla V Commissione, che il parere della X Commissione non è vincolante per la nostra Commissione.

PISCITELLO. Ciascuno in presenza di questo provvedimento viene tentato, come è già avvenuto in altra sede, di fare ricorso a retorica e a toni trionfalistici. Questa euforia sarebbe giustificata dal fatto che il procedimento messo in moto dal disegno di legge, dovendo condurre alla definizione di uno stabile collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, non potrà, alla fine, che produrre quasi meccanicamente effetti positivi.

A noi questo ragionamento appare pericoloso. Noi che siamo « smalzati » da lunghe esperienze negative, non siamo tanti facili agli entusiasmi. La stessa realtà, del resto, si incarica molto spesso nel sud di disperdere ogni entusiasmo e di smorzare ogni facile ottimismo. Non riteniamo perciò di dover attribuire a questo provvedimento un significato prodigioso e miracolistico. E non tanto perché siamo appena all'inizio di un cammino lungo e difficile — sappiamo bene infatti che anche le più grandi imprese debbono pur avere un loro inizio — ma perché siamo convinti che neanche quest'opera — senza una decisa volontà politica che dia priorità assoluta a tutta la questione meridionale — riuscirà a cambiare qualcosa di sostanziale nella realtà economica e nelle condizioni sociali e civili della Sicilia e del Mezzogiorno.

E non diciamo questo perché pensiamo di esprimere una qualche contrarietà sull'esigenza anche pressante di costruire tale opera, la cui importanza certamente non intendiamo sottovalutare. Riteniamo soltanto di dover proporre alcuni emendamenti che giudichiamo migliorativi del provvedimento.

Siamo stati infatti e non da oggi molto favorevoli e convinti sostenitori dell'esigenza di un collegamento stabile autostradale e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

Vogliamo però sottolineare con chiarezza in questa sede ed anche dinanzi all'opinione pubblica che quest'opera, malgrado il grande impegno finanziario ed i complessi difficili problemi di geologia, di ingegneria e di tecnica che dovrà superare, potrebbe rivelarsi insufficiente, superflua e persino inutile, ai fini dello sviluppo economico e del superamento dei drammatici squilibri tra la Sicilia, il Mezzogiorno ed il resto del paese.

Da gran tempo ormai l'insularità della Sicilia è stata considerata da molti una gravissima « strozzatura », un pesante impedimento per il suo decollo economico ed il suo sviluppo civile. Ma per noi ciò è vero solo in parte.

L'insularità, infatti, come tutti sappiamo, non ha mai impedito dall'unificazione del paese ad oggi — e meno che mai negli ultimi due decenni — l'esodo disordinato, la fuga, la deportazione verso altre zone del paese e verso paesi esteri delle migliori energie intellettuali e fisiche della Sicilia. Non ha mai impedito la rapina, la depredazione dei prodotti del suolo e del sottosuolo da parte di ben noti gruppi industriali monopolistici del nord, che hanno trovato — occorre dirlo — complicità e comodi sostegni in enti locali mediatori non solo di merci, ma anche di oscuri e vergognosi traffici politici.

Ma dobbiamo chiederci con obiettività: questi fenomeni di disgregazione sono solo tipici della Sicilia, o non costituiscono invece la caratteristica più o meno generale di tutto il Mezzogiorno? La Calabria, la Lucania, la Campania, altre regioni meridionali, hanno una continuità territoriale, non sono separate da alcun vallo d'acqua dal resto del Paese. Eppure le condizioni generali dell'economia non sono certo in queste regioni molto diverse da quelle della Sicilia.

Non è stato quindi soltanto l'insularità della Sicilia, né il suo isolamento territoriale la causa principale che ne ha impedito lo sviluppo. Certo questo ha aggravato oggettivamente le condizioni disastrose della sua economia e delle sue strutture civili e sociali.

Ma l'origine, le ragioni essenziali del suo sottosviluppo non possono che imputarsi alla politica antimeridionale ed antiregionale delle classi dominanti e alle scelte sbagliate, antiche e recenti, delle loro espressioni politiche e di Governo.

E allora potrà il ponte sullo stretto, potrà un collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e il continente produrre un qualche effetto taumaturgico, per risolvere i problemi antichi e nuovi che travagliano ed angosciano l'isola, senza una ferma, radicale inversione di tendenza, capace di collegare Sicilia, Sardegna e Mezzogiorno peninsulare al centro dello sviluppo economico nazionale e senza una strategia nuova che sposti appunto verso il Mezzogiorno l'asse dello sviluppo generale del paese?

La nostra opinione è che, nel contesto dell'attuale situazione, senza questa netta inversione di rotta nella politica economica del paese, ma anche nelle sue relazioni internazionali — come bene ha detto anche il Relatore onorevole Achilli — per allargare il commercio con l'estero verso il bacino del Mediterraneo, il nord-Africa ed il « terzo mondo », senza queste modificazioni negli indirizzi politici generali il ponte non solo non aiuterà molto a risolvere i reali problemi dell'isola, ma paradossalmente potrebbe aggrovigliarne i nodi, che ne bloccano lo sviluppo.

Vogliamo perciò ancora una volta ribadire che per cambiare qualcosa di serio nella realtà della Sicilia e del Mezzogiorno occorre una politica davvero nuova negli indirizzi e nei propositi. Non accoglieremo quindi in modo acritico, come la manna che viene dal cielo, la proposta del ponte, perché non vogliamo che tra le popolazioni siciliane, calabresi e meridionali ci siano a questo proposito delle attese illusorie. Sappiamo già che certe forze governative punteranno, anche in modo demagogico, su questa carta, (come è già avvenuto altre volte, per esempio 5 o 6 anni fa, in occasione di elezioni regionali ad opera di un Presidente del Consiglio allora in carica) in un pericoloso gioco con l'opinione pubblica siciliana.

Noi invece, che pur sollecitiamo quest'opera, ed invitiamo il Governo a fare finalmente sul serio, con fatti concreti, e non solo con parole e con generici impegni, come finora purtroppo è avvenuto, manterremo ben fermo il nostro atteggiamento critico, perché teniamo ben presente il rischio — al di là delle stesse intenzioni del Ministro — che essa possa rimanere, quando sarà costruita, una semplice infrastruttura, pur se meravigliosa nella sua

grandiosità, e per questo forse solo capace di richiamare un certo flusso turistico. Sappiamo bene che le infrastrutture, specie quelle di maggior rilievo, costituiscono una delle condizioni dello sviluppo economico. Esse però non solo non bastano, ma possono piuttosto, alcune volte, com'è accaduto appunto nel nostro Paese, essere causa di distrazione pericolosa di questo stesso sviluppo.

Ed anche in questa occasione, in modo esplicito, noi comunisti intendiamo non applaudire ma mettere sotto accusa la politica autostradale imposta con pertinacia dal Governo, su pressioni di ben individuati e potenti gruppi economici e finanziari. E da siciliani e meridionali non sottolineiamo ciò per recriminare sul fatto che le autostrade siano state costruite con assoluta prevalenza nel centro nord: ci rendiamo ben conto infatti che nel contesto delle attuali scelte di politica economica, non poteva avvenire diversamente.

Contestiamo invece il contenuto stesso e non la semplice destinazione di quelle scelte, che hanno provocato l'ulteriore decadimento economico della Sicilia e del Mezzogiorno, approfondendone paurosamente il distacco dal resto del paese.

Ecco dunque il primo « vallo », che non è di acqua, ma economico, sociale e civile, che bisogna colmare. Non basterà il ponte sullo stretto ad accorciare le distanze, a ridurre gli squilibri, se questo pericoloso « vallo » (come purtroppo è avvenuto sempre, e particolarmente negli ultimi 25 anni) sarà ancora allargato ed approfondito.

E non reclamiamo — sia ben chiaro — qualcosa di più, ma qualcosa di diverso. Tutte le quote preferenziali e di riserva, previste nelle varie leggi per il Mezzogiorno e le isole, come tutti gli incentivi e gli interventi straordinari anche se speciali o specialissimi, si riveleranno — com'è avvenuto finora — sempre inefficaci ed inconsistenti, vere « bolle di sapone », se non si cambierà politica.

E badate, onorevoli colleghi della maggioranza, che gli effetti negativi di scelte sbagliate in politica economica non si ripercuotono più soltanto sulla Sicilia e sul Mezzogiorno. Una politica che veda solo nel profitto e nel massimo profitto (ed il sistema autostradale è stato grande parte di questa politica) la sola molla di ogni suo sviluppo, e trascura in modo così scoperto le esigenze sociali e civili delle popolazioni, colpisce certamente prima e di più le parti più deboli e vulnerabili del tessuto economico nazionale; colpisce il Mezzogiorno e le isole, e come grande set-

tore dell'economia, colpisce l'agricoltura, senza per altro arrecare vantaggi altrove.

Guardiamo anche alle zone settentrionali del Paese, che sembrano quelle più fortunate. Queste zone hanno una moderna, efficientissima rete autostradale ed altre importanti infrastrutture e hanno anche livelli di occupazione considerevoli. Ma quali sono anche in quelle zone — in rapporto allo sviluppo della loro economia — le condizioni delle attrezzature sociali e civili per la maggior parte della popolazione, soprattutto per le famiglie operaie?

Per questa politica, perciò, paga prima di tutto il Mezzogiorno, ma non più soltanto il Mezzogiorno. Non si tratta dunque, onorevole Ministro, di un qualche errore accidentale, di una occasionale deficienza che è facile correggere con un grande intervento straordinario come quello della realizzazione del ponte. Si tratta invece di andare alla radice del problema, e questo dipende dalla maggioranza, dipende dal Governo. E non potete sempre richiamarvi genericamente alle difficili condizioni dell'economia.

I lavoratori, da parte loro, nel passato quinquennio hanno dato più di quanto sia stato loro richiesto. Con il loro lavoro è aumentata la produzione nazionale e anche la produttività. Le previsioni del programma economico, pure ottimistiche in questa parte, sono state raggiunte e ampiamente superate.

Come spiegate allora che il Mezzogiorno, malgrado il lavoro e i sacrifici dei lavoratori, invece di avanzare sia andato ancora più indietro? Che i suoi bassi livelli di occupazione si siano ulteriormente ridotti? Come spiegate che questa parte del programma, che era la più impegnativa, abbia registrato ancora un altro clamoroso fallimento?

Ormai in Sicilia e nel Mezzogiorno il decadimento economico ha raggiunto livelli tali da provocare in ampie masse popolari e del ceto medio sentimenti di disperazione e di vera frustrazione, sentimenti, anche pericolosi, di sfiducia nello Stato e nelle sue istituzioni democratiche.

Certamente l'onorevole Ministro Lauricella, da meridionale e da siciliano, non ignora queste cose. Ed è per questo che noi esortiamo tutti quanti a stare molto attenti a non suscitare altre attese che potrebbero esaurirsi ancora in pericolose delusioni senza un vero cambiamento nella politica economica.

Noi, da parte nostra, anche in presenza di questo provvedimento riconfermiamo tutte le nostre preoccupazioni perché l'impostazione

data dal Governo e dalla maggioranza non ci sembra voglia sostanzialmente modificare il quadro della vecchia politica. Mi riferisco alla relazione ministeriale al disegno di legge, ad alcune considerazioni fatte nell'altro ramo del Parlamento e, me ne dispiace, anche a qualche passo della relazione dell'onorevole Achilli.

Quali sono in sostanza le vostre motivazioni a sostegno della necessità di uno stabile collegamento viario tra la Sicilia e il continente? Tutto è fondato sulla affermazione che il sistema autostradale nazionale — che man mano, anche se lentamente, va estendendosi al Mezzogiorno e financo alla Sicilia — subisce una intollerabile « strozzatura » nello stretto di Messina, che, per essere attraversato con il vecchio sistema delle navi-traghetto, brucia tempo e denaro.

Noi respingiamo questa impostazione perché ci sembra debole e sbagliata.

Questa vostra visione del problema può giustificare, dinanzi alla opinione pubblica nazionale, ma anche a quella siciliana, quel considerevole impegno finanziario che l'opera richiede? Noi riteniamo di no! Ed ecco che la vostra posizione può diventare pericolosa ed esposta anche a opposizioni in certe forze economiche e politiche e in certi strati dell'opinione pubblica. Ci si può chiedere infatti — e anche in questa Commissione da qualcuno è stato già chiesto — se si tratti davvero di un'opera necessaria e indifferibile. Noi per conto nostro rispondiamo di sì con chiarezza. Ma se l'opera viene inquadrata nella vostra politica autostradale — anzi ne scaturisce come conseguenza — non solo non è indifferibile ma può rappresentare addirittura un'altra scelta sbagliata, ed anche come intervento anticongiunturale può risultare controproducente per il Mezzogiorno se non viene collegato a una logica nuova di programmazione e di riforme. Può rappresentare un vero affare solo per certi gruppi economici privati, che già pensano di trarne profitto partecipando alla società concessionaria con grandi forniture di materiali e lucrando sull'impresa grandi utili da rastrellare a danno dell'interesse collettivo. Così non si esce dalla logica della vecchia politica delle infrastrutture e delle grandi commesse a favore di certe industrie monopolistiche settentrionali, estranee e ostili a ogni serio sviluppo della Sicilia e del Mezzogiorno, il cui decadimento è anzi condizione del loro sviluppo. Questi gruppi restano interessati soltanto al drenaggio delle risorse finanziarie che ogni investimento pubblico di notevole dimensione mette in movimento.

In questa logica l'opera non appare indifferibile né urgente. Indifferibile e urgente è fronteggiare la grave disoccupazione, elevare in qualche modo i bassissimi livelli di occupazione con un serio processo di industrializzazione. Indifferibili e urgenti sono l'irrigazione, il rimboschimento, la trasformazione dell'agricoltura e la difesa del suolo. Indifferibile e urgente è soddisfare in qualche modo il fabbisogno spaventoso di abitazioni in Sicilia (due milioni di vani mancanti per raggiungere l'indice uno di abitabilità). E lo stesso dicasi per lo stato pietoso delle opere igieniche, le attrezzature sanitarie, l'edilizia scolastica e il sistema viario paurosamente carente e antiquato. E, a proposito di quest'ultimo, non mi riferisco soltanto alla viabilità minore, ma anche a quella statale. Per fare un solo esempio, la strada statale n. 117, che taglia in due la Sicilia, nel tratto Piazza Armerina-Santo Stefano Camastra è quasi totalmente intransitabile e la prevista strada a scorrimento veloce è ancora solo un sogno delle popolazioni interessate. E la stessa costruzione delle poche autostrade procede con molta lentezza, salvo quella Catania-Messina, già ultimata, su cui grava un pesante pedaggio. Si trascina, ancora lentamente la realizzazione delle autostrade Palermo-Catania e Messina-Palermo, mentre in alto mare sembra essere quella Siracusa-Gela e solo nella mente di Giove quella Catania-Siracusa. E la rete ferroviaria, ancora tutta a unico binario, in molti tratti vecchia e pericolosa, è da rinnovare urgentemente. Altro che « strozzatura » ! Siamo in un vero collo di bottiglia !

Con questa rete viaria e ferroviaria — e più in generale con queste spaventose condizioni di sottosviluppo — dovrà raccordarsi il ponte sullo stretto ?

C'è in tutto questo una responsabilità dello Stato, del Governo ma non meno pesanti sono le responsabilità della Regione siciliana e delle forze politiche che l'hanno governata, che non hanno saputo né voluto elaborare neppure un piano di sviluppo dell'economia dell'isola.

Queste responsabilità vogliamo denunciare con forza dinanzi al Parlamento e all'opinione pubblica. Ecco da che cosa derivano le nostre preoccupazioni e il nostro giudizio negativo sulla vostra impostazione.

A nostro parere, il ponte può assumere un serio e grande significato a condizione che esso indichi la volontà di iniziare un capitolo nuovo nello sviluppo della economia siciliana e meridionale.

Se il ponte, in sostanza, vorrà significare un discorso nuovo sull'agricoltura siciliana, sulla esigenza di uno sviluppo industriale a essa collegato per la trasformazione e la migliore conservazione dei suoi prodotti pregiati (agrumi, primaticci, produzione vitivinicola) allora la maggiore rapidità dei trasporti, con l'eliminazione della « strozzatura » sullo stretto, potrà avere davvero un senso.

Se invece gli agrumi siciliani dovranno essere distrutti dai cingoli dei trattori o essere cosparsi di calce, com'è avvenuto negli ultimi anni, allora il ponte non serve, se ne può fare anche a meno. Se il ponte vorrà dire anche un discorso sulla industrializzazione, sulla razionale utilizzazione e verticalizzazione delle notevoli risorse minerarie, sullo sviluppo integrale dell'industria chimica, fino alla parachimica e alla chimica secondaria, e non solo, come finora è avvenuto, alla chimica di base e ai semilavorati, con scarsi livelli di occupazione e con più pericolosi effetti inquinanti, allora ben si spiegherà quest'opera e la sua urgenza, cui deve però necessariamente collegarsi un più moderno ed efficiente sistema autostradale e ferroviario in Sicilia ed in tutto il Mezzogiorno.

Il nuovo programma quinquennale, che si dice di avere in cantiere, risponde a queste molteplici e pressanti esigenze ?

Perché, sia chiaro, se il Mezzogiorno, la Calabria e la Sicilia dovessero ancora decadere, non solo non serve il ponte, ma non servono neppure le opere civili; anzi essi potranno paradossalmente diventare anch'esse un costo inutile e uno spreco.

Per concludere, voglio ora fare alcune considerazioni sui contenuti specifici del disegno di legge.

Crediamo si possa essere d'accordo sull'istituzione di una società concessionaria incaricata della progettazione, dell'esecuzione e della gestione dell'opera. Ciò potrebbe assicurare più snellezza e funzionalità. Ma perché la società concessionaria che dovrà realizzare e gestire una così grande opera, non dovrebbe essere costituita ad intero capitale pubblico ? Quali ne sono le ragioni ? Non sono state finora spiegate. Se bisognerà — come crediamo — fare in ogni caso ricorso al mercato finanziario per il reperimento dei fondi necessari al finanziamento dell'opera, perché allora tutta l'operazione non dovrebbe essere realizzata da una società a totale partecipazione pubblica ? Non crediamo che su questo punto si possa determinare — con l'intesa della maggioranza della Commissione — una modifica del disegno di legge. Infatti, quale funzione

insostituibile potrebbe essere esercitata da gruppi privati, che non possa essere assolta dal gruppo IRI, se non quella di perseguire finalità puramente speculative?

Ma è giusto assecondare gli interessi privati in un'opera in cui lo Stato, come tale deve comunque accollarsi un notevole onere finanziario, per il contributo alla costruzione dell'opera e per la stessa remunerazione del capitale? Noi non ne vediamo una ragione plausibile, mentre riteniamo possa essere aumentata nella società la partecipazione azionaria dell'ANAS e dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, destinando a questo i contributi che dovranno gravare sul bilancio dello Stato per l'esecuzione dell'opera. Riteniamo altresì che non debba essere puramente formale la partecipazione alla società delle due regioni Calabria e Sicilia e crediamo che tutto ciò, non debba determinare un sovraccarico finanziario dello Stato rispetto a quello per cui lo si vuole già impegnare. Ma anche se così fosse, il Governo che ha ritenuto giusto, e con carattere di priorità, ed urgenza, far finanziare dallo Stato la « direttissima » Roma-Firenze non potrebbe, dinanzi a quest'opera, legittimamente rifiutare di accollare allo stesso bilancio dello Stato tutto l'onere occorrente per assicurare che la partecipazione azionaria alla società sia totalmente pubblica.

Un'altra questione importante che suscita preoccupazione è quella del pedaggio, che ci si propone di far gravare sull'attraversamento del ponte. Prima di tutto ci preoccupa il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 3, laddove si afferma che l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato deve corrispondere alla società « un canone annuo ragguagliato all'entità del traffico passeggeri e merci ». Che vuol dire ciò? Non pensiamo si voglia minimamente mettere in discussione, per l'attraversamento dello Stretto di Messina, l'attuale valutazione chilometrica delle tariffe ferroviarie: una chiara, responsabile precisazione credo si renda ugualmente necessario a questo proposito.

Secondo noi, inoltre, mentre l'attuale tariffa chilometrica delle Ferrovie dello Stato non deve subire alcuna alterazione, né per i passeggeri né per le merci, anche il trasporto su strada delle merci non dovrebbe essere gravato da alcun pedaggio. Il pedaggio invece potrebbe legittimamente gravare sul transito delle autovetture da turismo, e da diporto, che sarà sicuramente incrementato.

Del resto, nel testo del disegno di legge pervenutoci dal Senato si riconosce l'esigenza

che ai prodotti siciliani vengano assicurate condizioni di particolare favore. Ma il pagamento di un qualsiasi pedaggio, anche limitato, potrebbe ridurre, non eliminare lo svantaggio in cui si trovano i prodotti e le merci siciliane. E se è vero ciò che l'onorevole Achilli ha giustamente affermato, e cioè che con i pedaggi, pur con l'incremento del traffico, non si riuscirà in alcun modo ad ammortizzare il costo dell'opera, né ad assicurare la remunerazione dei capitali investiti, e delle spese di esercizio, perché non arrivare alla più giusta soluzione di un totale esonero dal pedaggio anche per le merci trasportate su strada?

In ogni modo, per assicurare una condizione di vantaggio al trasporto per ferrovia, il pedaggio potrebbe anche ammettersi, ma purché sia davvero limitato, tanto da non incidere considerevolmente sui costi.

Vogliamo infine esprimere il nostro accordo sulle considerazioni svolte dal Relatore, circa l'esigenza di un serio intervento a monte dell'esecuzione dell'opera, e d'intesa con le due regioni più direttamente interessate, per l'armonizzazione dell'opera stessa con l'assetto urbanistico e territoriale dei due terminali. Riconosciamo quindi la necessità di un'efficace azione coordinata anche per impedire fenomeni speculativi nelle adiacenze di questo grande manufatto.

Noi ci auguriamo che quest'opera possa finalmente entrare nella fase esecutiva, non solo come testimonianza delle grandi capacità realizzatrici del lavoro e dell'intelligenza degli uomini, ma anche come fattore di emancipazione economica e di progresso della Sicilia e delle terre del sud. Da parte nostra ci sentiremo più impegnati a sviluppare la nostra azione politica unitaria perché, uscendo dalla logica del vecchio tipo di sviluppo, questa grande impresa possa essere collocata in un quadro nuovo di rigorosa programmazione economica e di riforme, affinché la Sicilia ed il Mezzogiorno possano finalmente rinascere a nuova vita, rinnovandosi nella loro struttura, e svilupparsi armonicamente con il resto del paese.

QUILLERI. Non credo sia questo il momento per introdurre una polemica sull'attuale sistema dei trasporti, anche se tutti noi conosciamo le carenze del sistema autostradale e delle strade normali, che arrivano a sopportare un traffico giornaliero di ventiquattromila veicoli. Occorre invece considerare l'importanza dell'opera da realizzare, ed esa-

minarè i possibili miglioramenti da apportare al disegno di legge per facilitarne l'attuazione.

Certamente, non ha alcun senso parlare in questa occasione di congiuntura: la realizzazione di quest'opera non ha infatti alcuna pretesa anticongiunturale, dal momento che entrerà in funzione fra diversi anni. Un'azione anticongiunturale potrebbe invece consistere nel potenziare — in attesa della costruzione di quest'opera — i collegamenti attualmente esistenti tra la Sicilia ed il continente, migliorando, per esempio, le zone di attracco dei traghetti. Il ponte in sé non ha bisogno di essere inquadrato in una politica particolare. Esso diviene accettabile se inquadrato in una nuova visione di sviluppo organico del paese. È un'opera importante ed è importante per noi oggi redigere un buon testo legislativo, che consenta la realizzazione di quest'opera nel modo migliore. E certamente il modo migliore non è quello di presentare emendamenti o quello di escludere la partecipazione privata, che sarà profondamente minoritaria, data l'impostazione dell'articolo 1. Perché dovremmo escludere *a priori* i privati, che hanno capacità, intelligenza e capitali e che costruiscono le più grandi infrastrutture nelle varie parti del mondo, dall'offrire un contributo alla realizzazione di quest'opera?

Altro errore è quello di aver previsto, all'articolo 9, che le merci siciliane godano di un trattamento di favore. Ritengo che tale norma vada soppressa proprio per favorire la Sicilia, per evitare che i siciliani paghino di più le merci dirette in Sicilia. Noi ci auguriamo che la classe politica siciliana riesca a evitare quei fenomeni di « rapina a mano disarmata », cui accennava l'onorevole Piscitello; ma vorrei ricordare che la Sicilia è Regione a statuto speciale e se questi fenomeni (come quello della ricostruzione nella valle del Belice, che è il più clamoroso) continueranno a verificarsi la responsabilità ricadrà sugli amministratori di quella Regione.

PISCITELLO. L'autonomia altrove produce effetti ben diversi! La responsabilità è di quelle forze politiche che l'hanno diretta!

QUILLERI. La Sicilia ha un'autonomia ampia, che andrebbe gestita in modo diverso. Certamente l'opera, la cui realizzazione è rinviata nel tempo, merita tutto il nostro apprezzamento, soprattutto perché con essa si riuscirà finalmente a rompere un certo isolamento e una certa mentalità insulare.

Per questi motivi il nostro gruppo — ho voluto intervenire affinché la voce del collega Fulci, che è siciliano, non fosse accusata di parzialità — esprime tutto il suo appoggio alla realizzazione di quest'opera. Il gruppo liberale darà tutto il contributo possibile affinché la legge sia ben redatta e sia resa operativa nel minor tempo possibile.

GREGGI. Desidero innanzitutto fare una osservazione di carattere generale sulla impostazione del disegno di legge. A me pare che esso sia un po' troppo « ministeriale » in quanto tende ad evitare che si apra un dibattito nell'opinione pubblica e che sia compiuto, da parte del Parlamento e dei tecnici, uno studio più approfondito dell'argomento. Non so se questo disegno di legge escluda l'intervento del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma ritengo che il dibattito intorno al provvedimento che si intende attuare debba essere il più ampio possibile affinché possa essere valutato sino in fondo il modo di realizzare l'opera.

Inoltre a mio giudizio non si può affidare a una sola società la determinazione di un'opera che ha una incidenza enorme sotto il profilo urbanistico, soprattutto rispetto alla Sicilia e alla Calabria. Si renderebbe, perciò, indispensabile in primo luogo la definizione di un piano territoriale che comprenda almeno la zona di Messina e quella di Reggio Calabria. Tale piano territoriale, che non può essere completato se non vi è un progetto definitivo, potrebbe costringere le autorità locali e l'ente concessionario a provvedere ad un certo coordinamento.

Tengo a dichiarare che, dato il carattere dell'opera, dato che a causa di essa saranno enormemente valorizzati i terreni della zona e dato che ciò non dipende dai loro proprietari, ritengo che si potrà veramente operare con criteri urbanistici ed economici diversi da quelli che devono ispirare la legislazione urbanistica italiana. Mentre sostengo la massima libertà possibile di fronte a un'opera che può essere realizzata cinque chilometri più a nord o cinque chilometri più a sud, è evidente che la cosa più saggia è quella di procedere a un accertamento dei valori attuali di questi terreni. È chiaro che i fortissimi maggiori valori che saranno conseguiti nella zona non appartengono in alcun modo ai proprietari attuali. In questo caso particolare sono favorevole e prenderò iniziative affinché siano stabilite delle norme, che potrebbero essere allegate al piano territoriale, che impediscano arricchimenti senza causa

pur rispettando al massimo la libertà di movimenti, di insediamenti e di iniziative all'interno della zona.

Vorrei ora riprendere un discorso sul quale sto riflettendo da quasi un anno.

Noi ci avviamo a spendere una cifra che, già si dice, potrebbe arrivare a 1.000 miliardi e, a parte la svalutazione, anche a 1.500 miliardi di lire.

TODROS. Per me dovrebbe costare trecento miliardi, se realizzata secondo certi criteri.

GREGGI. Affiderei immediatamente l'esecuzione dell'opera ad una società privata.

Si tratta, ricordiamolo, di impegnare una somma elevata, e perciò mi domando se conviene oggi spendere — e per quest'opera — mille miliardi, per incentivare lo sviluppo della Sicilia e del Mezzogiorno d'Italia. Questo ponte servirà immediatamente alle due città di Reggio Calabria e Messina, nella cui zona sorgerà una metropoli, e si verificherà uno scambio commerciale intenso tra la Sicilia ed il resto d'Italia e del mondo?

SPECIALE. Per valutare l'opportunità del ponte, ella deve considerare che un vagone merci per giungere da Palermo a Bologna impiega attualmente sei giorni...

GREGGI. Questo mi conferma nella mia idea: quando avremo abbreviato, con il ponte, i tempi di questo percorso di due ore, non è che avremmo guadagnato molto...

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma se si risparmiassero già due ore sarebbe già molto, mi pare.

GREGGI. Non sto dicendo che le attuali attrezzature sono perfettamente efficienti; anzi mi domando proprio se non è il caso di potenziarle. Se raddoppiassimo le invasature (ho svolto la mia tesi di laurea su questo argomento, e quindi conosco bene la materia), e predisponessimo dei nuovi traghetti, il passaggio dello stretto si ridurrebbe a tre quarti d'ora, o addirittura ad un quarto d'ora per i treni rapidi. Bisogna quindi vedere se conviene il risparmio di mezz'ora (nel caso si realizzasse il ponte) durante il traghettamento per degli autoveicoli che poi impiegheranno sei-sette ore per raggiungere il cuore del Paese, o per dei vagoni merci che impiegheranno altre venti ore per arrivare nel centro-Europa.

Dobbiamo inoltre considerare che una certa parte del traffico tra la Calabria e Palermo

si svolge a mezzo dei traghetti notturni, e che si impiega naturalmente anche l'aereo.

Faccio poi notare in primo luogo che nei prossimi anni si moltiplicheranno i trasporti aerei e marittimi delle frutta e degli erbaggi pregiati quindi se potenziassimo i collegamenti Palermo-Messina-Genova risolveremmo più economicamente, credo, il problema di questi trasporti e in secondo luogo che il turismo si servirà in futuro sempre più dell'aereo e della nave, come mezzi più comodi per chi proviene dal centro-Europa.

Ma, tornando al problema specifico del traffico merci, mi domando se esistono oggi dei dati concernenti i trasporti che avvengono tra la Sicilia ed il continente rispettivamente per via ferroviaria, aerea e navale, con i relativi costi. Infatti in base a questi dati potremmo stabilire se convenga concentrare i mille miliardi da investire nel collegamento stabile nello stretto di Messina, o nel potenziamento dei collegamenti attualmente esistenti. Certo, se avessimo bandito un appalto-concorso tra privati, a quest'ora avremmo dei precisi dati in proposito, e quali amministratori pubblici avremmo deciso con piena responsabilità sulla convenienza o meno del ponte: è questa un'osservazione che mi è stata fatta da alcuni siciliani, i quali mi hanno fatto poi notare che forse sarebbe meglio potenziare i porti, la rete ferroviaria interna, e gli aeroporti (quale, ad esempio, quello di Punta Raisi, dove si rischia la vita ogni volta che si atterra)...

FERRETTI. Bisogna realizzare il ponte senza trascurare le infrastrutture esistenti!

GREGGI. Non sto dicendo che non bisogna, in assoluto, costruire il ponte: mi sto solo chiedendo se è bene farlo in questo momento, e perciò domando se si sono fatte delle precise analisi circa il commercio siciliano attuale, sui modi con cui le merci partono dalla Sicilia e vi arrivano, se è fatta una previsione su quale sarà tra 15 anni il volume delle merci che entrerà in Sicilia e ne uscirà?

QUILLERI. Per far questo, bisogna tener presente la variabile del ponte...

GREGGI. Certo, se si costruirà il ponte cambieranno molte cose. Ma questo è il calcolo economico di un'opera. Il professor Bordone mi insegnava che quando si realizza un'opera bisogna considerarne il calcolo economico. La situazione odierna si può conoscere con una ricerca di una giornata; la pre-

visione circa l'influenza del ponte sui traffici si può fare. Conviene allora spendere mille miliardi oggi, o piuttosto conviene spendere i mille miliardi per migliorare gli aeroporti, le strade interne e la rete ferroviaria? Tutto questo a me sembra assolutamente necessario e temo che a queste mie domande nessuno abbia dato risposta.

Anch'io, tre anni fa, ero affascinato dall'idea del ponte. Anch'io ne rimasi entusiasta. Però nel corso di questi ultimi tre anni ho avuto dei colloqui e ho posto a me stesso delle domande. Non è che sia del tutto contrario alla realizzazione del ponte, ma ritengo necessario ottenere prima questi dati economici di partenza. Le opere economiche si realizzano dopo aver eseguiti i calcoli economici di esse. Uno Stato che voglia programmare lo sviluppo deve cominciare a programmare ogni opera e se l'opera costa mille miliardi non si può realizzare soltanto perché è bella e la desiderano tutti. Noi rischiamo, costruendo il ponte, di rendere scorrevolissimo un « imbuto » breve mentre rimane « strozzato » tutto il resto.

Ammesso poi che si stabilisca di costruire l'opera, come la si dovrà costruire?

Sono stato avvicinato da un ingegnere che mi ha mostrato un progetto di passaggio semi-immerso nell'acqua: un *tunnel* autoportante. Questo ingegnere ha fatto una osservazione: perché costruire il passaggio nello stretto e non più vicino alle due grandi città? Ciò mi pare importante, perché nel futuro l'ottanta per cento del traffico si svolgerà tra le due grandi città, mentre il venti per cento andrà in direzione del resto del paese e di altri Stati.

A questo punto domando perché non si sia voluto fare tre anni fa quello che sarebbe stato logico fare, cioè mettere in concorrenza tra di loro dei gruppi privati o anche dei gruppi pubblici e dei gruppi privati. Invece abbiamo pensato di fare tutto sul piano pubblico e non abbiamo fatto niente di concreto.

Se c'è un'autostrada che è stata realizzata con sei anni di ritardo quella è la Salerno-Reggio Calabria, che ancora non è ultimata e che è stata costruita male perché in fretta e senza progetto. Ho percorso il tratto da Cosenza verso sud: è un « imbuto » largo soltanto sette metri, senza corsie di emergenza, tutto curve. Potrebbero verificarsi gravissimi incidenti. È bene averla costruita, ma è stata costruita male per essere stata voluta senza pedaggio e realizzata dall'ANAS.

A mio avviso vi è una incongruenza all'articolo 3, quando si parla di « collegamento

sullo stretto di Messina ». Ciò significa necessariamente che si tratta di un ponte, mentre ritengo che a questo punto bisogna lasciare la società concessionaria libera di studiare tutte le soluzioni possibili.

Non credo che sia logico costruire un ponte sospeso in una zona sismica: in che modo potrebbero resistere i piloni in caso di terremoto? In tali casi se salta un tirante salta tutto. Non è un viadotto, del quale restano in piedi i piloni: salta tutto!

GIGLIA. Forse che ponti in Giappone non ce ne sono?

GREGGI. Un geologo giapponese ha detto che a suo giudizio non si può costruire un ponte sullo stretto: forse si può costruire solo a costi enormi. Noi invece ci affidiamo all'IRI, alle Ferrovie dello Stato, all'ANAS, alle Regioni ed escludiamo qualsiasi apporto pubblico o privato straniero. Il ponte « Da Verzano », che è stato celebrato come opera grandiosa, ha circa un chilometro e ottocento metri di luce: il ponte sullo stretto dovrebbe averne una di quasi tre chilometri.

Noi stiamo sbagliando strada. Queste opere bisogna impegnarle sulla responsabilità e i profitti dei privati, altrimenti nessun ente pubblico controllerà la serietà dei lavori.

Questo mio intervento vorrebbe indurre a considerare l'ipotesi di una sospensione dell'esame del provvedimento per approfondire meglio gli studi in materia con l'aiuto di tecnici.

Svolgiamo un'inchiesta sul problema dello stretto di Messina, interpelliamo tecnici stranieri ed italiani, e poi prendiamo delle decisioni. Dobbiamo riflettere di fronte all'investimento di mille miliardi, e domandarci quale ne sarà il vantaggio.

Per costruire il ponte occorreranno, per esempio, dieci anni, e per tutto questo tempo i vagoni merci continueranno ad impiegare giorni e giorni per raggiungere le località di destinazione: sarebbe conveniente, allora, spendere per il momento solo 30-40 miliardi per rendere più veloci i traghetti. Del resto il ponte potrebbe anche costruirsi fra una quindicina d'anni, dal momento che ritengo che solo allora le regioni interessate si saranno sviluppate in modo tale da rendere economica e vantaggiosa quest'opera.

FERRETTI. Quando mercoledì scorso, nella precedente seduta, abbiamo richiesto il rinvio dell'esame del provvedimento per attendere il parere della X Commissione, alcuni

giornali che si pubblicano in Sicilia hanno scritto che i comunisti intendevano ostacolare la costruzione del ponte sullo stretto di Messina, dimenticando che noi non soltanto abbiamo votato a favore dei primi stanziamenti erogati dalla regione siciliana per gli studi e le ricerche geologiche attinenti a quest'opera, ma che la stessa legge del 1968, per rendere possibile il concorso di idee prese spunto da alcune nostre iniziative ed ebbe quindi il nostro appoggio.

Noi comprendiamo la necessità per la giunta regionale siciliana e per il centro sinistra, invischiato in Sicilia in giochi di potere e di sottogoverno, paralizzato da anni, di sventolare la bandiera del ponte come propaganda politica e di vedere progredire questa iniziativa, senza preoccuparsi della natura della società, e se la gestione dell'opera favorirà o meno l'economia della Sicilia. Per noi, invece, non si tratta di guardare al ponte come solo problema infrastrutturale considerato isolatamente, ma di risolvere un problema con l'intento di segnare una svolta nella politica di sviluppo economico della Sicilia, in modo che sul futuro ponte non transiti la miseria dell'isola, l'emigrante siciliano, ma i prodotti del lavoro e dell'industria di quella terra generosa.

Noi siamo per dare vento alle vele, ma impostando il problema in modo da eliminare quanto più possibile la speculazione ed il profitto privato, che potrebbero essere generati in quest'opera, e vogliamo inoltre impegnare il Governo a non servirsi del ponte come pretesto per ritardare altri provvedimenti tendenti a realizzare in tempi più brevi, l'aumento del volume di traffico tra le due sponde dello stretto.

Respingiamo quindi sdegnosamente ogni insinuazione sul nostro lineare comportamento, che ha lo scopo, con il pretesto della fretta, di impedirci un esame critico del disegno di legge e di proporre emendamenti. Se si è finora perduto del tempo non è colpa nostra né del Parlamento. Ricordiamo che il Ministro Lauricella il 10 dicembre 1970, informando la nostra Commissione dell'esito del concorso di idee, assicurava che entro il 1971 sarebbero state ultimate le ulteriori ricerche e che nel 1972 si sarebbe potuto passare alla fase esecutiva, devolvendone il compito ad un Ente pubblico.

È ovvio che per passare alla fase esecutiva nel 1972 si sarebbe dovuto predisporre almeno un progetto di massima entro il 1971; la Commissione esaminatrice del concorso di idee avrebbe dovuto proseguire i suoi lavori

fino al punto di scegliere una soluzione ottimale e non gruppi di soluzioni sui quali dovrà pronunciarsi invece, dopo altre lunghe indagini la società da costituire.

Questa scelta avrebbe inoltre consentito di conoscere, ancor prima, di stabilire regolari rapporti con la società, l'ordine di grandezza della spesa e quindi avere un'idea meno imprecisa degli impegni finanziari e del contributo dello Stato, e la misura dei pedaggi.

Affidare la scelta definitiva della soluzione alla società di cui all'articolo 1 impedisce inoltre di conoscere fin d'ora i punti di innesto del ponte sulle due coste, e quindi di predisporre tempestivamente piani urbanistici per l'assetto territoriale delle zone di influenza dell'opera, in vista anche della prefigurata « città dello stretto » con la conurbazione delle due città di Reggio Calabria e Messina.

Se nella società restasse la componente privata, non sarebbe fuori luogo prevedere che nel corso della progettazione del ponte, direttamente per opera della stessa società o indirettamente per opera dei privati ispirati dalla stessa società, si organizzerebbe su vasta scala l'accaparramento e la speculazione sulle aree interessate dal ponte e dalle sue opere accessorie e riflesse, compromettendo la sistemazione urbanistica delle zone interessate e rendendo più onerosi gli espropri.

L'esame del disegno di legge non può quindi prescindere da due esigenze preliminari, ed in primo luogo, da quella che la realizzazione del ponte, che richiederà, tra studi e costruzione, non meno di dieci anni, non impedisca il potenziamento degli invasi dei traghetti e l'aumento del numero delle navi-traghetto, se è vero che la costruzione di altri due invasi potrebbe aumentare del cinquanta per cento l'attuale volume di traffico.

In secondo luogo è necessario che si imposti fin d'ora un piano regolatore intercomunale o interregionale che salvaguardi le prevedibili zone di influenza del ponte, non solo per le opere accessorie, ma anche per le zone di espansione urbana dei centri interessati e dei nuovi centri residenziali che sorgeranno.

Premesse queste considerazioni, vengo ora ad esaminare l'impostazione del provvedimento in discussione.

Il Governo prevede che l'opera debba essere progettata, eseguita e gestita da una società a prevalente capitale pubblico. Sia al Senato, che presso la X Commissione, noi abbiamo sostenuto che il carico dell'opera dovrebbe assumerlo semmai una società a to-

tale capitale pubblico. Dico semmai, perché l'opera si dovrebbe considerare come il naturale prolungamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed essere quindi costruita direttamente dall'ANAS e dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato. A tale soluzione ci si potrebbe richiamare pensando agli impegni che lo Stato ha assunto direttamente per la linea ferroviaria Roma-Firenze, il cui costo definitivo supererà i 400 miliardi. Ma a parte questi riferimenti, quali vantaggi offre una società a capitale misto, rispetto ad un impegno diretto dello Stato, o rispetto ad una società a totale capitale pubblico? Quali vantaggi cioè potranno trarsi immettendo nella società dei capitali privati, che non corrono nessun rischio perché lo Stato si impegna non solo ad integrare le somme necessarie per il completamento dei lavori, ma ad assicurare anche l'equilibrio economico della gestione, il che vuol dire ad assicurare la remunerazione del capitale investito per tutta la durata della concessione, per altro non ancora precisata nel disegno di legge?

Vorrei ora fare delle previsioni su quello che potrebbe essere il costo dell'opera e il bilancio di una sua gestione.

Ammettiamo che la società adotti una soluzione tecnica dell'opera che comporti una spesa di 500 miliardi (sarà forse il doppio, ma il ragionamento non muta). Noi speriamo che la spesa sia contenuta in quest'ordine di grandezza, ma molto fa supporre che questo limite sarà superato. Ammettiamo anche che il capitale sociale sia un decimo del patrimonio che si andrà a costituire, cioè 50 miliardi di lire.

Secondo l'impostazione del disegno di legge, 26 miliardi saranno sottoscritti dall'IRI, 5 miliardi dalle due Aziende di Stato (ANAS e Ferrovie dello Stato) in ragione di due miliardi e mezzo per ciascuna e 19 miliardi da aziende private.

Elaborato il progetto di massima e conosciuto l'ordine di grandezza del costo dell'opera, lo Stato indicherà il mezzo attraverso il quale reperire sul mercato i capitali.

Ammettiamo che autorizzi le società a emettere obbligazioni e che si raccolgano 300 miliardi. Lo Stato, per l'articolo 4, si impegna a dare un contributo per il compimento dell'opera e quindi — secondo il nostro esempio — dovrebbe corrispondere a fondo perduto 150 miliardi. Inoltre lo Stato si impegna ad assicurare l'equilibrio economico della gestione dell'opera per la parte a carico della Società da cui è esclusa la gestione e la manutenzione della linea ferroviaria di cui

si assume fin d'ora l'onere l'Amministrazione ferroviaria. Cosa vuol dire assicurare l'equilibrio economico con contributo integrativo dello Stato da stabilirsi con altra legge? Significa che lo Stato deve garantire:

1) la corresponsione del contributo per coprire la spesa dell'opera in aggiunta al capitale sociale e l'apporto della sottoscrizione obbligatoria;

2) il pagamento degli interessi del capitale sottoscritto e il relativo ammortamento.

Ammettiamo che il capitale azionario e sottoscritto si debba ammortizzare in 25 anni: ciò vorrà dire che in 25 anni si dovrà rimborsare quasi il doppio del capitale iniziale, cioè 600 miliardi; cioè si devono, in media, mettere in uscita nel bilancio della società 24 miliardi più le spese di gestione e di manutenzione.

Se con le entrate, basate sui pedaggi, la società non riuscirà a fronteggiare queste spese, deve intervenire lo Stato per assicurare l'equilibrio economico.

Siccome dal pedaggio su strada non si potranno ricavare che 5 o 6 miliardi l'anno, lo Stato è impegnato per 25 anni a versare, dopo avere già versato all'inizio 150 miliardi a fondo perduto, circa 20 miliardi, cioè complessivamente 500 miliardi.

A questo punto risulta evidente che la società non rischia nulla e che lo Stato in definitiva diluirà in 25 anni quanto in dieci anni dovrebbe e potrebbe spendere per fronteggiare direttamente, attraverso le due aziende interessate, il costo dell'opera.

Lo stesso ragionamento si può fare prevedendo tempi più lunghi di ammortamento, dovendo assicurare al capitale investito dall'IRI o dalle aziende private un interesse almeno del 5 per cento al netto delle spese di gestione.

Gli introiti della società, al di fuori di quelli dell'amministrazione ferroviaria, si basano soltanto sul pedaggio su strada. E su strada, stando al volume di traffico del 1970, possono calcolarsi in transito nei due sensi 600 mila autovetture e 360 mila autocarri e mezzi pesanti l'anno che, con una media di 5 mila lire a unità, sommano circa 5 miliardi l'anno.

L'opera quindi potrà compensare le spese di gestione soltanto dopo aver pagato gli interessi e ammortizzato il capitale reperito sul mercato.

Fatte queste considerazioni la scelta dovrebbe ricadere sulla assunzione diretta dell'opera da parte dello Stato attraverso le due aziende: ANAS e Ferrovie dello Stato.

Ma noi, che vogliamo far presto e vogliamo rendere possibile la costruzione del ponte, ci rendiamo conto che attraverso la costituzione di una società è più facile reperire il danaro occorrente sul mercato finanziario, che potrebbe essere molto di più dei 500 miliardi previsti, ma siamo anche persuasi che nella società non occorra la « componente privata », la quale si limiterebbe ad apportare un minimo capitale sociale e ad avere per altri versi il massimo vantaggio dell'operazione.

Quindi noi insistiamo per la società a totale capitale pubblico con capitale sociale IRI-ANAS-Ferrovie dello Stato-Regioni e altre aziende pubbliche.

Detto questo noi sottoponiamo all'approvazione della Commissione un ordine del giorno e alcuni emendamenti, che ritengo possano trovare pronto accoglimento. Nel contempo assicuriamo che il nostro gruppo al Senato, cui il provvedimento potrà essere subito trasmesso, collaborerà per la pronta e definitiva approvazione della legge prima della sospensione dei lavori e cioè entro il prossimo venerdì.

BOTTA. Se noi avessimo dovuto discutere su questo provvedimento in altri momenti, lo avremmo definito « quadro » per quella che è la politica della viabilità almeno nel Meridione. Legge-quadro se consideriamo che nel disegno di legge in discussione esistono proprio successivi adempimenti attraverso leggi (mi pare tre o quattro) e che noi oggi, approvando questo provvedimento, praticamente variamo quello che sarà il collegamento ferroviario tra la Sicilia e il resto d'Italia. Con questa legge praticamente poniamo fine a una lunga attesa.

Ora proprio cento anni orsono l'ingegnere torinese Navone, discettando sulla tesi di laurea in merito al collegamento fra la Calabria e la Sicilia, indicava in 35 milioni di lire il costo dell'opera. Allora già si diceva che il costo era eccessivo e si rinviava la soluzione a tempi migliori. Evidentemente ascoltando gli interventi della scorsa settimana e di questa mattina rinvieremo di altri cento anni il collegamento. La regione che ha lottato notevolmente per alcune realizzazioni autostradali è stato il Piemonte e io stesso ho ricordato quanto è stato possibile fare attraverso la politica autostradale e delle concessioni che oggi viene esaltata da quasi tutti i gruppi, mentre pochi mesi orsono la politica delle autostrade e dei pedaggi costituiva l'elemento da annullare totalmente; prova ne sia che abbiamo varato una legge, in cui all'arti-

colo 11 stabiliamo che non si devono realizzare più nuove autostrade e nuove concessioni autostradali se non dopo l'approvazione del secondo programma economico.

Ora con questo provvedimento noi dimentichiamo quello che è stato detto alcuni mesi orsono. Infatti se esaminiamo l'articolo 1, in cui si afferma che il collegamento è opera di prevalente interesse nazionale ci chiediamo come si colloca questa struttura in quella che è la politica di programmazione dei prossimi cinque anni.

Se dimentichiamo le esaltazioni dell'assetto e della regolamentazione di tutto il territorio, dei piani attrezzati e delle grandi unità operative, e passiamo subito alla realizzazione di una struttura in cui si prevedono i piani intercomunali, come affermava l'onorevole Ferretti, rovesciamo l'impostazione del programma economico nazionale per passare alla realizzazione della struttura. Ciò può far piacere, perché finalmente noi ritorniamo ad adottare le soluzioni immediate e passiamo subito all'azione concreta attraverso un esame sia pure non totalmente approfondito. Su questo noi siamo perfettamente allineati e ciò ha costituito la molla che ha dato la possibilità non solo di realizzare nel breve volgere di quindici anni una rete autostradale, che ha rappresentato la premessa per lo sviluppo del nostro paese, ma anche di competere con l'economia degli altri paesi.

Evidentemente noi dimentichiamo anche la politica dei trasporti. Noi abbiamo sempre saputo che si doveva attuare una politica dei trasporti, siano essi aerei, fluviali, marittimi eccetera; ora si afferma che attraverso questo collegamento viario e ferroviario si risolvono i problemi della Sicilia. Noi ci auguriamo che così avvenga e che si avviino una volta per sempre a soluzione i problemi di questa regione. Ora in questa sede ci si è chiesti quale competitività ha l'economia siciliana, e cioè quali sono i prodotti che partendo dalla Sicilia o immettendovisi hanno la possibilità di dare uno slancio economico alla regione, giustificando così questa grande realizzazione.

Prima si è parlato del ponte « Da Verrazano » di San Francisco lungo 1800 metri e forse noi possiamo incrementare un giorno anche l'economia siciliana attraverso il turismo che da tutto il mondo potrà venire a vedere questa grande realizzazione che sarebbe la prima nel mondo.

Al di là di queste considerazioni, l'onorevole Ferretti ha svolto un certo tema di eco-

nomia su questa realizzazione ed io gli sono grato di aver segnalato alcuni presupposti economici che potrebbero essere alla base della soluzione di questo problema.

Noi sappiamo (e lo abbiamo dichiarato quando si discusse sulla politica delle autostrade) che la gestione di una autostrada si può equilibrare economicamente attraverso la politica del pedaggio solo quando i passaggi non siano inferiori a diecimila passaggi giornalieri e quindi con quattro milioni di passaggi l'anno, cifra quattro volte superiore a quella segnalata, penso si potrebbe quasi risolvere il problema economico.

Ma al di là di questo dobbiamo avere il coraggio di procedere superando le deficienze di carattere economico nella realizzazione di questa opera anche tenendo conto che il suo spaventoso costo non si potrà estinguere in 25, ma in 50 o in 70 anni. Bisognerebbe quindi tener conto nel portare avanti questa realizzazione di quello che sarà lo sviluppo della motorizzazione.

Al di là di tutto questo il problema del concorso dello Stato nel ripianamento della gestione mi pare possa avere due soluzioni: o eliminando il pedaggio affidando esclusivamente allo Stato la realizzazione dell'opera; o, se vogliamo sollevare il bilancio dello Stato da una spesa così enorme, stabilendo un pedaggio: in questo caso se noi vogliamo evitare che i privati che partecipano al capitale della società possano solo realizzare l'opera senza che praticamente abbiano alcun rischio potremmo prevedere che solo una certa percentuale del disavanzo di gestione sia a carico dello Stato. Non si vede la ragione per cui banche od enti privati non possano partecipare direttamente alla realizzazione di questa opera sostenendone l'onere finanziario e tecnico, sia pure in misura parziale. Non deve preoccupare che l'equilibrio possa essere mutato, in quanto l'IRI conserva sempre la maggioranza del 51 per cento e l'ANAS e le Ferrovie dello Stato devono avere una parte notevole nella partecipazione del capitale: quindi ai privati non rimane che una partecipazione minoritaria, sia nel capitale sia nel consiglio di amministrazione e quindi nelle decisioni. Il voler escludere *a priori* i privati credo che creerà maggiori difficoltà allo Stato sia sul piano economico che sul piano tecnico.

Vorrei inoltre far rilevare che la formulazione dell'articolo 3 crea notevoli difficoltà per quanto riguarda la manutenzione dell'opera viaria e ferroviaria e quindi si dovranno trovare altre soluzioni.

Analogamente non riesco a comprendere l'articolo 5, al quinto comma, dove si stabilisce che «... le varianti esecutive di carattere non sostanziale...». Questo « non sostanziale » è ben difficile da comprendere.

Nel comma seguente si parla della partecipazione dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato. Autorizzando la prima partecipazione al capitale di cinque miliardi, i successivi aumenti di capitale saranno sempre iscritti nel bilancio dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, e sarà possibile sostenere questa spesa solo con una integrazione di capitolo di spesa che grava quindi totalmente sul bilancio dello Stato.

Inoltre mi rende perplesso all'articolo 7, in cui si disciplinano i rapporti tra lo Stato e la società concessionaria, il n. 7 (riscatto anticipato dell'opera da parte dello Stato) che può consentire alla società di ricavare solo i benefici della realizzazione e caricare lo Stato di quelli che sono i successivi oneri.

L'ultimo comma poi dell'articolo 9 in cui si autorizzano tutte le opere necessarie per l'adeguamento dei tracciati ferroviari e stradali alle esigenze dell'attivazione del nuovo collegamento, e che lascia quindi la possibilità di spaziare da una parte in tutto il territorio della regione siciliana e dall'altra in tutto il territorio della Calabria, è molto impegnativo e deve far riflettere al fine di porvi una limitazione.

Concludendo vorrei ricordare che nella sua relazione al Senato il senatore Andò disse che questo ponte è l'anello che chiude il collegamento tra l'Inghilterra e la Sicilia. Vorrei far presente all'onorevole ministro che nel momento in cui andiamo a realizzare l'opera più impegnativa di questo tracciato esistono altri tracciati di minore importanza e difficoltà e di accertato costo cui bisogna subito porre mano se vogliamo dare una giustificazione a questa realizzazione: nella misura in cui andiamo a realizzare questo collegamento che deve essere la premessa per il decollo della regione siciliana, dobbiamo provvedere con urgenza a dibattere il problema della politica della viabilità della nostra nazione, con particolare riferimento ai collegamenti verso la Svizzera, la Germania ed altre nazioni, perché a nulla varrebbe questo nostro impegno se poi non vi fosse la possibilità di collegamenti internazionali per i quali in questi quindici anni si sono realizzate alcune grandi infrastrutture stradali che miravano alla possibilità di intervento economico anche nell'Europa centrale.

GUARRA. Il collegamento tra la Sicilia ed il continente attraverso lo stretto di Messina è stato vagheggiato da secoli. Oggi, mentre stiamo per giungere alla fase conclusiva di tale progetto, molte perplessità vengono sollevate in questa Commissione non tanto sull'opera in sé, quanto sull'opportunità di realizzarla o meno in questo momento. Certo, delle perplessità del genere, di fronte ad un'opera colossale come questa che intendiamo realizzare, hanno fondati motivi di esistere. Ritengo però che esse potrebbero venir superate ove si consideri la necessità dell'opera in questione per lo sviluppo della Sicilia, e quindi l'opportunità che essa venga realizzata al più presto.

Si è parlato molto in questi ultimi anni dell'impegno da parte dello Stato per un concreto sviluppo del Mezzogiorno: ebbene credo che questa sia una delle opere più importanti che lo Stato debba realizzare per tradurre in pratica tale impegno.

Per quanto concerne poi gli strumenti che con il disegno di legge in esame ci si propongono per l'attuazione dell'opera, ritengo di poter esprimere su di essi un positivo apprezzamento, in quanto credo che la soluzione prescelta sia la migliore.

Alcuni colleghi hanno chiesto che si escluda la partecipazione dei privati alla società di cui si parla nell'articolo 1 del provvedimento: anch'io devo dichiararmi d'accordo su tale esclusione, e ciò in quanto mi pare che al capitale privato venga assegnato uno spazio troppo ristretto nell'ambito della società concessionaria. Se si fosse dato vita ad una società in cui il 51 per cento fosse rappresentato dall'intervento dell'IRI e il restante 49 per cento da quello dei privati, forse ci sarebbe stata una giustificazione per un impegno della libera iniziativa. Ma quando a quest'ultima viene assegnato uno spazio così ridotto, è chiaro che essa sarà un'iniziativa parassitaria, vivente sullo sforzo sostenuto dallo Stato per la realizzazione dell'opera.

Con questa modifica che ho voluto sottolineare, sono comunque favorevole all'approvazione del disegno di legge, sia per i motivi che ho già esposti, sia per tutti quei vantaggi socio-economici che l'opera produrrà e che sono stati posti in rilievo da altri colleghi.

GIGLIA. Le argomentazioni portate finora e le perplessità manifestate da parecchi colleghi non sono riusciti a mutare il nostro giudizio intorno al disegno di legge.

Si è scelta una delle soluzioni possibili: certamente avremmo anche potuto trovarne

un'altra, se avessimo affrontato dei seri studi o avessimo tenuto delle riunioni per esaminare il problema. È certo comunque che ci troviamo di fronte ad un'opera di vasta portata, che se non costituirà certo il « toccasana » per la soluzione di tutti i problemi, rappresenterà indubbiamente uno degli elementi principali per il superamento della grave depressione economica oggi esistente in Sicilia e nel resto del meridione. Pensare quindi che questa legge possa essere sfruttata a fini puramente politici o peggio demagogici, significa sminuirne il valore, e non prendere nella dovuta considerazione un'opera che nei prossimi anni sarà vista in Italia ed all'estero come una delle migliori realizzazioni del regime democratico.

Il disegno di legge in esame, prevede, per l'esecuzione dell'opera progettata, la concessione ad un'azienda pubblica, con prevalente capitale dell'IRI. Nel passato ci sono state in proposito delle offerte da parte di gruppi privati, ma evidentemente una soluzione del genere è stata scelta tenendo conto dell'esperienza dell'IRI stessa e delle garanzie che essa può offrire dal punto di vista dell'efficienza. Ma si tratta anche di una scelta politica, che ha un duplice scopo ed innanzi tutto quello di garantire, mediante una collaudata capacità operativa, la realizzazione dell'opera nel più breve tempo possibile.

Ma soprattutto l'intento che si vuol perseguire è quello di assicurare al Parlamento (per la sua potestà di controllo sugli enti statali) la possibilità di intervenire in qualunque momento per esprimere il proprio giudizio sull'operato della società concessionaria.

Per quanto riguarda gli aspetti economico-finanziari dell'opera, il collega Ferretti ha qui parlato di un certo tipo di conto economico, nel quale figurano i dati relativi al traffico e al costo attuale, e al passivo che hanno le Ferrovie dello Stato per quanto riguarda il traghettamento di persone e merci sullo stretto di Messina. È però da considerare che in questo conto dobbiamo anche ipotizzare lo sviluppo del traffico, che inciderà certamente nel ridurre quei costi di gestione che oggi sembrano troppo elevati.

Venendo poi a considerare il problema della partecipazione o meno dei privati alla società concessionaria, mi pare che esso finisca col divenire più teorico che pratico, perché mi domando quali gruppi privati interverranno con la scarsissima incidenza prevista dal disegno di legge. Forse in Senato, quando si è respinto il principio di una società concessionaria a totale partecipazione pub-

blica, si è pensato ad un intervento da parte di istituti bancari o di qualche banca privata: però non credo, come ripeto, che sia possibile una presenza di privati in quanto tali in una posizione così minoritaria.

Comunque non vi è dubbio che su questa vicenda la nostra posizione è di piena disponibilità anche perché abbiamo la garanzia della maggiore partecipazione pubblica: a questo proposito presenterò un emendamento tendente a sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 2 perché mi sembra del tutto atipico aver configurato in questa società con caratteristiche privatistiche la nomina del presidente da parte del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con altri tre ministri, quasi a collocarlo in una posizione staccata dal complesso della società.

Per quanto riguarda il problema sollevato da vari colleghi relativo all'incidenza del contributo dello Stato, noi prevediamo una serie di leggi successive ed è in questo modo che il Parlamento potrà seguire il problema mano a mano che si svilupperà in modo da poter controllare come la prevista attività si svolga.

C'è poi il problema relativo a quello che avverrà nelle zone terminali di Messina e di Reggio Calabria. Noi siamo favorevoli a che per quelle zone vengano presentati dei piani che garantiscano l'assetto urbanistico generale di quelle regioni e che naturalmente saranno soggetti all'approvazione da parte delle due regioni interessate. Ma l'opera in quanto tale deve rimanere opera di prevalente interesse nazionale, staccata il più possibile da tutte quelle incidenze locali che potrebbero evidentemente anche ritardarne l'esecuzione. Chi teme che possano sorgere conflitti e problemi da parte di comuni e province, proprio attraverso questa legge deve sentirsi garantito a che l'opera possa avviarsi in modo concreto.

Vorrei dire all'onorevole Ferretti che ha presentato un ordine del giorno che impegna il Governo affinché vengano mantenuti gli impegni presi per iniziative industriali in Calabria e in Sicilia, che esaminando il primo dei progetti presentati per la Sicilia ho visto che si prevede un esorbitante costo di 320 miliardi per creare 3.000 posti di lavoro e che ciò mi conferma che le somme che spendiamo per il ponte sono somme ben spese per l'interesse della nostra economia.

Concludendo riconfermo la nostra posizione favorevole al disegno di legge e raccomandando ai colleghi l'approvazione del provvedimento con gli emendamenti che verranno man mano discussi. Oltre al preannunciato

emendamento all'articolo 2 mi riservo di presentare alcuni emendamenti chiarificatori dell'articolo 4, per migliorare le disposizioni relative al meccanismo per il reperimento dei mezzi finanziari.

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**ACHILLI, Relatore.** Il dibattito che si è sviluppato sul disegno di legge ha messo in luce anzitutto la riconosciuta necessità della realizzazione dell'opera e la disponibilità di tutti i gruppi politici ad accettare l'elemento principale del disegno di legge, cioè l'affidamento in concessione a una società a prevalente partecipazione pubblica. Questi mi paiono due elementi sostanziali in quanto molte altre perplessità che si sono rivelate nel corso della discussione si sono accentrate più su alcuni aspetti del problema che la legge non intende assolutamente risolvere. Molti colleghi hanno lamentato infatti che l'opera può diventare di estremo peso per il bilancio dello Stato, ed hanno inteso affermare che l'opera non è di priorità immediata: hanno in sostanza formulato una serie di considerazioni su problemi la cui soluzione la legge stessa demanda a successivi provvedimenti. Non c'è dubbio infatti che questa non è una legge che autorizza di fatto l'inizio dei lavori del ponte, ma autorizza una società a predisporre un progetto che dia la misura del costo effettivo dell'opera, in quanto è fuor di dubbio che l'opera non può essere autofinanziata attraverso il solo meccanismo della concessione ma che per la sua realizzazione è necessario il doppio contributo dello Stato, quello nella fase di costruzione e quello poi per il ripiano della gestione della società stessa.

Per quanto riguarda gli oneri a carico dello Stato per affrontare la realizzazione dell'opera, faccio notare che il problema dovrà essere affrontato con leggi successive: è fuori di dubbio che non possiamo affrontare il discorso globale in carenza di quello che è l'elemento sostanziale, cioè un preventivo della spesa dell'opera sufficientemente concreto; non è pensabile, d'altra parte, dare spazio a coloro che sostengono la necessità di approfondimenti necessari preliminari all'approvazione di questa legge, in quanto questi studi sono stati fatti finora in modo forse non coordinato. Questo fa intendere sempre di più la necessità che venga costituita una società, cui sia demandata la responsabilità di condurre in porto queste indagini preliminari che non possono essere esperite semplicemente sulla scorta di consulenze estemporanee, ma sulla

base di una indagine molto approfondita sia del luogo dove l'opera dovrà essere costruita sia dei sistemi tecnici che si possono utilizzare. Questa è una legge-quadro, e dobbiamo dunque vedere se contrasta con i principi ispiratori di quella norma votata dalla nostra stessa Commissione tempo fa, e riguardante la devoluzione al piano economico nazionale della costruzione di altre autostrade (il collegamento da costruirsi sullo stretto di Messina potrebbe infatti anche considerarsi come inserito nel sistema autostradale, quasi completamento di un anello viario in via di costruzione o pressoché totalmente costruito); in quell'occasione infatti decidemmo che non si dovesse dar corso ad ulteriori concessioni autostradali, in quanto attraverso le vie normali della concessione amministrativa si perdeva la capacità di un controllo degli investimenti in questo settore, che invece dovevano essere necessariamente riportati alle previsioni del piano economico nazionale.

Con questo disegno di legge non siamo però in contrasto con quanto da noi precedentemente affermato. Infatti non programmiamo nuovi investimenti, ma semplicemente riscontriamo la necessità di un'opera e indichiamo gli strumenti capaci di fornirci elementi di giudizio sulla sua realizzazione. Il fatto stesso che è rinviata a successivo provvedimento la definizione dei necessari mezzi finanziari, sta ad indicare che tale finanziamento dovrà integrarsi con gli altri previsti nel settore autostradale e più generalmente in quello dei trasporti. Ritengo quindi che buona parte delle preoccupazioni che sono state qui manifestate potranno essere prese più opportunamente in considerazione in seguito, quando si discuterà dei contributi integrativi che lo Stato dovrà corrispondere per la realizzazione dell'opera.

Premesse queste considerazioni sugli aspetti tecnico-finanziari del provvedimento, vorrei sottoporre ai colleghi quegli emendamenti che ho ritenuto di dover presentare al disegno di legge, affinché essi possano valutarli nei loro successivi interventi. Innanzitutto ho proposto la soppressione, al secondo comma dell'articolo 1, dell'espressione « e private »; ciò perché si è ritenuto che il capitale privato non ha particolare interessi ad essere presente nella società, essendo in posizione minoritaria rispetto alle scelte che dalla società stessa verranno effettuate, e quindi non potendo intervenire col necessario peso e capacità creativa.

Al primo comma dell'articolo 2 ho poi proposto la soppressione delle parole « e delle

opere accessorie ». Con questa legge infatti si affida alla società concessionaria la realizzazione del collegamento stabile, ma non delle opere relative all'assetto del territorio ed alla realizzazione delle varie infrastrutture. Inoltre, la dizione « opere accessorie », per la sua genericità, potrebbe costituire un ostacolo a questo intendimento, in quanto le opere accessorie possono essere ampliate e definite a giudizio della società stessa, e quindi potrebbe risultare in contrasto con le indicazioni in campo urbanistico dei comuni e delle regioni.

Sempre all'articolo 2 ho proposto un comma aggiuntivo, affinché (in base alle indicazioni fornite dalla V Commissione) la società concessionaria sia autorizzata, in deroga alle limitazioni contenute nell'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni per un importo superiore al capitale versato.

Al secondo comma dell'articolo 4 propongo un emendamento aggiuntivo, volto a stabilire che il progetto di massima deve essere approvato « sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ». Ciò perché altrimenti i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e aviazione civile, del tesoro, della marina mercantile, del bilancio e della programmazione economica, mancherebbero di un parere tecnico collegiale che si riferisca alla globalità delle opere da costruire, in quanto l'ANAS e l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato sono chiamate a dare un parere solo sulle opere che direttamente le riguardano.

Vorrei poi che la Commissione valutasse una proposta fatta dalla X Commissione, anche se da me non formalmente tradotta in emendamento: che vengano cioè chiamate a collaborare alla stesura del progetto l'ANAS e l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, per evitare successivi « rimbalzi » del progetto stesso, della società concessionaria a questi due enti, qualora esso venga formulato senza il loro intervento. Si tratta di un suggerimento che mi sembra opportuno e che ha comunque una sua precisa giustificazione.

Anche all'articolo 5 ho presentato, come Relatore, degli emendamenti, tendenti ad eliminare — in coerenza con quanto precedentemente proposto — le parole « e delle opere accessorie », e a sostituire le parole « dei piani approvati » con l'espressione « del progetto approvato ». In questo modo intendiamo ulteriormente chiarire che la concessione è riferita al progetto del collegamento stabile viario e ferroviario, e non ad altre opere.

Propongo poi di sostituire l'ultimo comma dell'articolo 5, in modo che per l'espropriazione degli immobili occorrenti alla costruzio-

ne dell'opera si richiamino le disposizioni del titolo II della legge 22 ottobre 1971, n. 865. Questa indicazione non figura nel testo pervenutoci dal Senato perché al momento dell'esame presso quell'Assemblea la legge ora richiamata non era stata ancora approvata, e quindi non si potevano introdurre dei riferimenti ad essa. Con questo emendamento quindi non mutiamo un giudizio politico, ma introduciamo un chiarimento che in quel momento non fu possibile.

All'articolo 9 ho proposto due commi aggiuntivi, per precisare che le opere necessarie all'adeguamento dei tracciati di aree ferroviarie che dovranno essere finanziate con successive leggi, si dovranno eseguire in base ai piani urbanistici delle zone interessate, approvati dalle regioni Sicilia e Calabria in base alle rispettive competenze. Aggiungiamo che questi piani devono essere approvati prima dell'emanazione del decreto di cui al terzo comma dell'articolo 4 (cioè il decreto di approvazione del progetto esecutivo). Sarebbe però forse più esatto dire che tale decreto non dovrà essere approvato prima dei piani urbanistici, in quanto in una legge del genere non possiamo determinare i tempi di attuazione dei piani di competenza delle regioni.

Per concludere, credo che il disegno di legge possa essere approvato nella formulazione attuale, con le modifiche proposte dal Relatore, ed eventualmente con altre che fossero rivolte a specificarle ulteriormente.

Comprendo perfettamente le preoccupazioni manifestate dai colleghi nel corso della discussione: io stesso nella relazione avevo avanzato delle perplessità (che purtroppo permangono) per quanto riguarda il coordinamento delle infrastrutture che si rendono necessarie. Riconosco anche però che esse potranno essere dissipate con la emanazione delle leggi successive, perché non v'è dubbio che il problema del coordinamento potrà essere risolto soltanto dopo che sarà stata approvata la legge per il finanziamento delle opere, ovvero dopo che saranno state varate le leggi cui lo stesso disegno di legge fa riferimento, e che dimostreranno l'effettiva volontà del Parlamento di dare il via alla realizzazione delle opere.

Concludo, invitando i colleghi ad approvare il disegno di legge, con gli emendamenti proposti.

**LAURICELLA, Ministro dei lavori pubblici.** Desidero rilevare che, pur nella varietà degli interventi e del loro contenuto, esiste una certa convergenza di tutti nel sottolineare

l'utilità, e quindi la validità, delle iniziative relative al collegamento viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia. Inoltre il Relatore nella replica, non solo ha puntualmente risposto ai possibili motivi di perplessità, se non di incertezza, ma ha certamente dato ragione di quanto è avvenuto entro l'ambito dell'iniziativa assunta soprattutto sottolineando l'opportunità di non superare certi tempi, anche perché il provvedimento non riguarda la diretta esecuzione delle opere, quanto la creazione di strumenti adatti che, passando sul piano della concretezza dalla fase di studio e ricerca, potranno in futuro rendere operanti le nostre decisioni di oggi.

Pertanto le questioni sollevate troveranno la loro possibile esplicazione nel momento in cui il Parlamento sarà chiamato a definire l'apporto dello Stato rispetto alla fattibilità dell'opera; potremo allora controllare anche gli sviluppi della fase procedurale, e definire le proposte relative all'iniziativa affidata alla società concessionaria che ha carattere pubblico.

Ritengo tutte giustificate ed accettabili le perplessità manifestate, trovandoci noi di fronte ad una opera che, per motivi di natura economica, tecnica e finanziaria, deve necessariamente richiamare la totale attenzione e la più grande cura di ogni parlamentare intervenuto al dibattito. Devo dire però che l'attuale situazione non ci consente di rinviare ulteriormente il progetto, affidandoci ancora a studi e ricerche; ci troviamo infatti di fronte ad un argomento che, già nel 1968, fu oggetto di un progetto di legge divenuta poi legge dello Stato, e su cui hanno lavorato ben 140 illustri scienziati e tecnici di ogni paese. Questi esperti, tra i più valenti e qualificati, hanno concluso affermando la fattibilità dell'opera, e la possibilità quindi di passare dalla fase di ricerca a quella di realizzazione.

È chiaro quindi che non possiamo rinviare l'approvazione del provvedimento senza intralciare il processo formativo della proposta definitiva ed operativa sul piano esecutivo, proposta che certo non sfuggirà né al controllo governativo né a quello del Parlamento, essendo demandate ad ulteriori leggi statutarie quello che sarà l'intervento dello Stato in proposito. In quell'occasione sia il Governo che il Parlamento potranno meglio e più decisamente chiarire le proprie posizioni. Pertanto, da questo punto di vista, sento di poter tranquillizzare quanti hanno espresso delle preoccupazioni, e quindi anche l'onorevole Greggi: il Parlamento sarà chiamato ancora una volta ad intervenire in maniera decisiva

proprio al momento della realizzazione dell'opera.

E poi, onorevoli colleghi, non siamo più all'anno zero, dal momento che questo provvedimento è nato sulla base delle indicazioni programmatiche già contenute nel « progetto 80 » per quanto riguarda il collegamento viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia. Si tratta perciò del risultato di una ricerca prolungata negli anni, che interessa il programma economico nazionale.

In questo senso c'è la convinzione che un collegamento stabile tra Sicilia e continente non determini nessuna soluzione di continuità rispetto all'impegno della programmazione economica nazionale, ma si inserisca concretamente nella programmazione economica stessa. A tale scopo le ricerche e gli studi per la conoscenza della natura geologica e geosismica del sottofondo marino sono stati già iniziati e portati avanti dalla regione siciliana e in particolare dall'ANAS con una spesa che è proporzionale allo sviluppo delle non facili ricerche. Dallo sviluppo di tali studi noi vogliamo che la società concessionaria tragga profitto e li porti a compimento in modo da ottenere un quadro di insieme che ci renda certi sulla possibilità di realizzare l'opera.

Il provvedimento in esame quindi si inserisce come strumento indispensabile per far avanzare in modo concreto queste iniziative senza con ciò anticipare né le soluzioni né i provvedimenti definitivi che saranno oggetto di successivi esami e decisioni.

Vorrei aggiungere che non siamo dinanzi a cifre impensabili ed esorbitanti. È stato ricordato il raddoppio del collegamento ferroviario Roma-Firenze e credo che il collegamento viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia non si distacchi molto dalle previsioni relative a questo raddoppio.

L'entità finanziaria di quest'opera non ci può assolutamente fermare perché essa si inserisce in un contesto organico dello sviluppo economico del nostro paese. Vorrei quindi richiamare l'attenzione sul carattere di priorità che riveste questa realizzazione e quindi sull'importanza di uscire dalla fase di semplice indagine e di avviarci definitivamente verso una fase operativa.

In tal senso ritengo che possa essere utile dare alcune indicazioni che riguardano le condizioni attuali del traffico con la Sicilia. All'onorevole Greggi faccio presente che non si tratta solamente di due o tre ore di attesa (che pur sempre rappresentano su un percorso che da Roma a Villa San Giovanni richiede

oggi circa sei ore un incremento del 50 per cento), ma siamo di fronte a una entità di traffico che prevede fin d'ora intasamenti dell'ordine di settimane, nel momento di maggior traffico ferroviario e viario, di carri merci ferroviari e passeggeri, di autovetture e autocorriere, con conseguente aggravamento dei costi tanto per le merci che vengono dal nord quanto per quelle che vengono dal nord quanto per quelle che vengono dalla Sicilia.

Nel 1970 le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato in servizio sulla rotta Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, hanno traghettato nel complesso nei due sensi 471.000 carri ferroviari (357 mila carichi e 114 mila vuoti), 95 mila carrozze ferroviarie, 419 mila autovetture, 43 mila autocarri, 9.277.000 viaggiatori. Di questi, nel senso di ingresso all'isola, 189 mila carri carichi, 47 mila carri vuoti, 47.500 carrozze, 211 mila autovetture, 20.500 autocarri, 4 milioni 697 mila viaggiatori. Nel senso di uscita dall'isola si sono calcolati 168 mila carri carichi, 67 mila carri vuoti, 47.500 carrozze, 208 mila autovetture, 22.500 autocarri, 4 milioni 580 mila viaggiatori.

Sulle medesime due rotte (Messina-Villa San Giovanni, Messina-Reggio Calabria) vengono anche svolti servizi di traghettamento di automezzi dalle società « Caronte » e « Tourist Ferry Boat » e di passeggeri a mezzo di aliscafi pure gestiti da società private.

A questo punto devo far presente che, al fine di non creare una « strozzatura » che non sarebbe più solo geografica e territoriale, ma anche politica, è necessario reagire all'ipotesi di una gestione privata di questi servizi. Anzi, proprio perché una gestione del genere non corrisponderebbe ai fini pubblici che il mio ministero intende perseguire, ci siamo opposti ad un eventuale potenziamento di questi trasporti privati, considerandoli come l'insediamento di determinate potenze, capaci di condizionare lo sviluppo economico dell'isola.

BERAGNOLI. Si può pensare all'armatore Matacena !

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella ha specificato quello che avevo detto indirettamente, indicando le due società in questione. Credo comunque che in un assetto territoriale quale quello di Messina e di Reggio Calabria debba essere prevalente l'insediamento di carattere pubblico.

Venendo ora ad esaminare le previsioni di traffico al 1980, devo dire che l'Azienda

delle Ferrovie dello Stato ha elaborato dei dati previsionali, secondo i quali il traffico nei due sensi risulterebbe di 800 mila carri, 200 mila carrozze, un milione di autovetture, 700 mila autocarri, e 18 milioni di viaggiatori, ossia pressoché raddoppiato rispetto a quello attuale. Tale previsione corrisponde all'ipotesi formulata nel « progetto 80 »: il piano economico nazionale prevede infatti tra le opere di interesse nazionale da portare avanti anche il collegamento tra la Sicilia ed il continente.

Qualcuno si è qui domandato se non sarebbe più conveniente, in luogo di costruire il ponte, potenziare il sistema di collegamento tradizionale. Per dare una risposta in proposito basta però fare una semplice considerazione: oggi, se volessimo costruire due nuovi invasi, dovremmo ubicarli oltre Milazzo, poiché nel porto di Messina ciò non è più possibile, e la costa non è più utilizzabile anche per gli insediamenti industriali che ci sono. Un servizio di traghettamento insomma non è più riferibile a Messina e allora dovremmo pensare a potenziare i collegamenti Palermo-Napoli. Per quanto riguarda invece la costruzione del ponte, noi riteniamo che quest'opera si inserisca nel processo di evoluzione dell'economia meridionale, incrementando i traffici e i rapporti tra il sud e il resto del Paese. Proprio tenendo presente la vasta portata dell'opera abbiamo preferito affidarla ad una società concessionaria a prevalente capitale pubblico, rifiutando una gestione privata e quindi le offerte che in tal senso ci sono pervenute da gruppi italiani e stranieri. Si tratta infatti di un'infrastruttura che andando al di là dello stesso collegamento viario e ferroviario, opera una congiunzione fisica del territorio nazionale e quindi giustamente deve vedere come predominante la componente pubblica. Se abbiamo previsto una possibile partecipazione di azionisti privati, è perché si è ritenuto che la misura in cui essa è stata fissata non pregiudichi sostanzialmente il carattere pubblico della società concessionaria, e non possa produrre quei fenomeni di speculazione e profitto che intendiamo assolutamente evitare. La presenza di capitali privati secondo quanto stabilito dal disegno di legge può solo apportare qualche beneficio, alleviando l'impegno pubblico in questo senso.

Vorrei ora richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che l'opera dev'essere quanto prima iniziata, anche per dare naturale completamento al sistema viario peninsulare. Grazie alla disponibilità finanziarie che abbiamo potuto recepire nel mercato obbligazio-

nario, si giungerà tra breve a terminare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Essa, che si diparte dall'« Autostrada del sole », rischierebbe senza il collegamento sullo stretto di restare un'appendice, priva della capacità di produrre quelle proiezioni di carattere turistico, economico e commerciale per le quali è stata progettata.

Rinviano l'opera prevista nel disegno di legge in esame si ritarderebbe ulteriormente un più intenso scambio in tutti i sensi tra nord e sud e si annullerebbe la capacità di espansione oltre la Sicilia delle capacità produttive del Paese. Quindi siamo dinanzi all'esigenza di trovare tempestivamente un accordo al fine di eliminare la « strozzatura » tuttora esistente nello stretto di Messina. Per quanto riguarda il collegamento ferroviario, i costi attualmente enormi verrebbero enormemente ridotti, ed altrettanto avverrebbe per i tempi, ricondotti a valori normali. Il pedaggio oggi, per chi va e viene dalla Sicilia, è eccessivamente gravoso, e tale da incidere in misura notevole specialmente sugli autoveicoli di minima portata che ovviamente, dalla realizzazione dell'opera, trarrebbero grande vantaggio.

A parte poi queste considerazioni, e quelle connesse al naturale incremento produttivistico (non si tratterebbe solo di un maggiore sviluppo economico per la Calabria e la Sicilia, ma per tutte le regioni meridionali), penso che un'altra osservazione meriti di essere fatta, specialmente in occasione del centenario dell'unità d'Italia: sarebbe finalmente ora di eliminare definitivamente il senso di insularità e di isolamento incumbente sulle popolazioni meridionali anche non isolate, dando una più reale concretezza al tessuto unitario nell'ambito della convivenza nazionale.

Pertanto, dare oggi una risposta positiva al provvedimento in questione, significa aderire ad un vero e proprio moto di cultura sostenuto dai più insigni scienziati e tecnici del mondo, significa dare un primo consenso per la realizzazione di un'opera che pienamente si ricollega ad una visione globale di sviluppo della nostra economia.

Vorrei ora fare alcune brevi considerazioni sugli emendamenti presentati dal Relatore. Per quanto riguarda il primo, ovvero la soppressione delle parole « ... e private » alla fine del secondo comma dell'articolo 1, in linea di massima lo si potrebbe anche accogliere: però il carattere pubblico della società concessionaria è talmente evidente, che lasciare una piccola possibilità di afflusso al

capitale privato non penso possa essere nocivo. Pertanto preferirei che il testo rimanesse com'è.

Esprimo invece parere favorevole alla soppressione delle parole « ...e delle opere accessorie » al primo comma dell'articolo 2, ed anche al comma aggiuntivo all'articolo 2, tendente ad autorizzare la società concessionaria, in deroga alle limitazioni previste dall'articolo n. 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni per un importo superiore al capitale versato.

Sono anche d'accordo, perché li trovo rispondenti alla organicità del provvedimento ed al processo formativo della definitiva proposta di realizzazione, sugli emendamenti proposti al secondo e sesto comma dell'articolo 4.

Esprimo parere favorevole alla sostituzione dell'ultimo comma dell'articolo 5 con quello presentato dal Relatore, trovando opportuno il richiamo alla legge n. 865. Sono d'accordo per l'ultimo comma da aggiungere all'articolo 9 anche se devo sottolineare come sia opportuno, a salvaguardia dell'interesse nazionale che intendiamo tutelare, fare riferimento ad una possibilità di coordinamento tra i piani urbanistici delle zone interessate, perché ritengo che i fattori interdipendenti tra le due regioni siano di tale entità da non poter essere esclusivamente affidati alle singole iniziative delle regioni stesse.

Ringrazio tutti i colleghi intervenuti nella discussione per l'apporto che hanno dato a questo dibattito e concludendo, raccomandando alla Commissione la sollecita approvazione del provvedimento che travalica gli interessi particolari degli schieramenti politici e risponde pienamente all'integrità e unità della convivenza politica della nazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

#### ART. 1.

Alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente — opera di prevalente interesse nazionale — si provvede mediante affidamento dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dello esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipi direttamente o indirettamente l'Istituto per la ricostruzione industriale con almeno il 51 per cento.

Il restante 49 per cento del capitale sociale sarà sottoscritto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dall'ANAS, dalle Regioni Sicilia e Calabria e da altre amministrazioni pubbliche e private.

La concessione è assentita con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e della marina mercantile, sentito il CIPE.

Con lo stesso decreto viene approvata, sentiti i Consigli di amministrazione delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS e previo parere del Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione.

Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modifiche alla convenzione.

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo la parola: « indirettamente » sostituire le altre con le parole: « l'IRI per il 20 per cento; ANAS, Ferrovie e Regioni Sicilia e Calabria e i comuni di Messina e di Reggio Calabria per un altro 20 per cento; per il 60 per cento grandi e specializzate aziende private italiane ».*

GREGGI. L'emendamento di cui il Presidente ha dato lettura si pone come alternativa ad un'altra mia proposta, quella cioè di sopprimere al secondo comma le parole « e private ». Penso infatti che non abbia senso ammettere dei privati in una società, quando lo Stato assicura la copertura di ogni spesa futura, togliendo quindi ogni funzione di stimolo a tale partecipazione.

Volendo comunque lasciare la possibilità dell'intervento dei privati, si rende mio avviso necessario cambiare le percentuali di partecipazione al capitale sociale previste dall'articolo 1.

Infatti, chi controllerà una società in cui il 51 per cento del capitale è sottoscritto dall'IRI, e l'altro 49 per cento prevalentemente dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato, tutti e tre sottoposti alla vigilanza del Governo? È naturale che quando le società concessionarie sono rette da dirigenti nominati dal Governo nessuno più critica o muove attacchi, e quindi viene a perdersi in pratica la possibilità di un controllo politico da parte del Parlamento sull'utilizzazione di ingenti fondi statali. E quasi ciò non bastasse, sembra che in questa società si possa fare tutto quello che si vuole, dal momento che lo Stato assicura la copertura di tutte le spese! A me pare che

si incoraggi così una situazione di totale irresponsabilità.

È proprio sulla base di tali considerazioni, che sembra opportuno immettere — con l'alta quota di partecipazione da me proposta — i privati nella società concessionaria, al fine di creare una situazione di competitività e stabilire un reale rapporto dialettico con il Parlamento ed il Governo.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Relatore e del Governo su questo emendamento?

ACHILLI, *Relatore*. Sono contrario all'approvazione dell'emendamento.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi associo al parere espresso dal Relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Greggi di cui ho già dato lettura.

(*Non è approvato*).

Il Relatore onorevole Achilli ha presentato il seguente emendamento:

*Alla fine del secondo comma sopprimere le parole: « e private ».*

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Alla fine del secondo comma sopprimere le parole: « e private ».*

Gli onorevoli Ferretti, Piscitello, Fiumanò, Todros, Beragnoli, Tani, Conte e Busetto hanno presentato il seguente emendamento:

*Alla fine del secondo comma sopprimere le parole: « e private ».*

FULCI. Dichiaro che voterò contro questo emendamento, essendo favorevole al mantenimento del testo pervenutoci dal Senato. Ciò dico innanzitutto perché la presenza di azionisti privati all'interno della società concessionaria garantirebbe in realtà un certo controllo; in secondo luogo perché come liberale non mi sento di escludere completamente il capitale privato, ed inoltre non vedo per quali motivi dovremmo impedire a quei privati che lo vogliono di concorrere all'esecuzione dell'opera.

BOTTA. Sono contrario agli emendamenti presentati per sopprimere le parole « ...e private ». Per quanto riguarda poi il carattere pubblico, credo che lo Stato non abbia mai, in tema di concessioni, fatto a meno di consi-

derare attentamente l'interesse pubblico. Aggiungo che, procedendo di questo passo, dovremmo escludere anche la partecipazione dell'IRI.

GREGGI. Ho presentato questo emendamento per non vedere i privati inclusi in un regime di totale irresponsabilità economica accettato a scatola chiusa. Infatti, poiché all'articolo 4 si stabilisce che lo Stato interverrà per colmare totalmente la differenza tra il preventivo di spesa ed il costo effettivo, è chiaro che permettiamo alla società concessionaria una totale irresponsabilità economica e sarebbe addirittura assurdo mettere a scatola chiusa i fondi dello Stato a disposizione anche dei privati.

ACHILLI, *Relatore*. Propongo una migliore formulazione che, rendendo più snello l'emendamento, forse sarà più facilmente accolta. Propongo quindi di sostituire alle parole « ...e private », le altre « e da amministrazioni ed enti pubblici ».

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Ho già espresso il mio parere. Ripeto che preferirei lasciare la dizione com'è: mi rimetto però alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Achilli, dagli onorevoli Ferretti, Piscitello ed altri, e dall'onorevole Greggi, nell'ultima formulazione suggerita dall'onorevole Achilli.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 che, in seguito all'emendamento approvato, risulta così formulato:

#### ART. 1.

Alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente — opera di prevalente interesse nazionale — si provvede mediante affidamento dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dello esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipi direttamente o indirettamente l'Istituto per la ricostruzione industriale con almeno il 51 per cento.

Il restante 49 per cento del capitale sociale sarà sottoscritto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dall'ANAS, dalle Regioni Sicilia e Calabria e da amministrazioni ed enti pubblici.

La concessione è assentita con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e della marina mercantile, sentito il CIPE.

Con lo stesso decreto viene approvata, sentiti i Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS e previo parere del Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione.

Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modifiche alla convenzione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

#### ART. 2.

La società concessionaria dovrà avere come scopo sociale:

lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera per il collegamento stabile ferroviario e viario e dei pubblici servizi tra la Sicilia ed il continente, e delle opere accessorie;

l'esercizio del collegamento e la manutenzione dell'opera di cui al punto precedente, salvo quanto previsto dall'articolo 3 per quanto attiene all'esercizio ferroviario.

L'atto costitutivo e lo statuto sociale non potranno prevedere deroghe alle maggioranze assembleari di cui agli articoli 2368 e 2369 del codice civile e, per quanto attiene all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed all'ANAS, dovranno prevedere la facoltà per ciascuna delle aziende di nominare, ai sensi dell'articolo 2458 del codice civile, almeno un amministratore ed un sindaco.

Lo statuto dovrà inoltre prevedere, in caso di scioglimento della società concessionaria per qualsivoglia causa, la devoluzione al bilancio dello Stato, in aggiunta a tutte le altre attività reversibili, anche delle quote non utilizzate dell'accantonamento previsto al successivo articolo 7, n. 12).

In deroga alle disposizioni del codice civile, il presidente del consiglio di amministrazione sarà nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'aviazione civile e delle partecipazioni statali.

Gli onorevoli Russo Ferdinando, Drago e Greggi hanno presentato il seguente emendamento:

*Alla fine del primo comma aggiungere le parole:* « e la realizzazione dei raccordi

autostradali e delle opere di collegamento con le infrastrutture stradali previste dai piani regolatori dei comuni, delle province e delle regioni interessate ».

L'onorevole Achilli ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma sopprimere le parole:* « ...e delle opere accessorie ».

Gli onorevoli Todros e Ferretti hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma sopprimere le parole:* « ...e delle opere accessorie ».

L'onorevole Russo Ferdinando ha presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma aggiungere, dopo la parola « sindaco », le parole:* « e per quanto riguarda le regioni della Sicilia e della Calabria la facoltà, per ciascuna di esse, di nominare un amministratore, nel caso partecipino alla Società ».

Gli onorevoli Ferretti, Piscitelli, Todros e Beragnoli hanno presentato il seguente emendamento:

*Alla fine del secondo comma aggiungere le parole:* « e per ciascuna delle due regioni di nominare almeno un amministratore ».

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo la parola « concessionaria » aggiungere le parole:* « nel cui consiglio di amministrazione sono in ogni caso presenti i sindaci di Messina e di Reggio Calabria, i presidenti delle province di Messina e di Reggio Calabria, un rappresentante della regione Sicilia ed uno della regione Calabria ».

L'onorevole Giglia ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 2.*

L'onorevole Achilli ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere il seguente comma* « La società concessionaria è autorizzata, in deroga alle limitazioni di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni per un importo superiore al capitale versato ».

TODROS. Ho presentato un emendamento soppressivo delle parole « e delle opere accessorie » perché ritengo che a queste opere,

come prevede l'articolo 9, si debba provvedere con successive leggi.

**RUSSO FERDINANDO.** Il primo emendamento da me presentato nasce dalla necessità di risolvere il problema, sentito specialmente negli enti locali e in regioni con pochi mezzi finanziari e strutture tecniche non eccessivamente razionali, della realizzazione di una opera incompleta, con spreco quindi di mezzi e ritardo nell'utilizzazione dell'opera stessa. Potrebbe anche accadere, specie per quanto riguarda il costo che richiederanno i collegamenti con la zona di Messina, che il ponte possa entrare in funzione solo dopo molti anni dalla sua costruzione. Se allarghiamo i compiti della società concessionaria quest'opera sarà effettivamente utilizzata; altrimenti rischiamo di creare un'opera incompleta per mancanza di attrezzature tecniche e dei mezzi necessari a realizzarle.

Ho inoltre presentato un secondo emendamento perché non mi sembra giusto che, mentre per le Ferrovie dello Stato e l'ANAS è prevista la facoltà di nominare un consigliere di amministrazione e un sindaco, le regioni (per cui è previsto un apporto finanziario ancora superiore) non debbano avere almeno un amministratore ciascuna in quanto sono interessate in modo primario a quest'opera.

**GREGGI.** Ribadisco ancora una volta il carattere « ministeriale » di questo disegno di legge e il metodo assolutamente inaccettabile con cui si procede. Con questa legge noi abbiamo escluso di considerare i piani territoriali ed escludiamo anche le amministrazioni degli enti locali dal consiglio di amministrazione della società, senza tener conto che gran parte del traffico su questo ponte creerà traffico tra le zone di Messina e di Reggio Calabria e molti dei problemi del traffico interessano queste province. Per questo a noi sembra opportuna la presenza del consiglio di amministrazione di rappresentanti di queste amministrazioni provinciali e regionali. Inoltre questo è l'unico modo per permettere una certa partecipazione dell'opinione pubblica all'elaborazione del progetto di massima ed esecutivo.

**GIGLIA.** Il mio emendamento soppressivo mira a rimanere nell'ambito della società concessionaria a prevalente carattere pubblico: questa forma nomina del presidente mi sembra anomala e ritengo più giusto seguire, dato che si tratta di una società a prevalente partecipazione statale, le normali regole del codice civile.

**BOTTA.** A proposito dell'emendamento presentato dall'onorevole Greggi vorrei dire che sono d'accordo su questa partecipazione dei vari rappresentanti degli enti locali, facendo presente che nell'atto costitutivo della società non c'è un limite nel numero dei consiglieri che sono sempre in minoranza perché la partecipazione di maggioranza, fissata per legge, è dell'IRI che imposta la sua politica sempre indipendentemente dalle varie partecipazioni degli enti locali.

**CARRA.** La partecipazione al consiglio della società dei rappresentanti dei comuni è assurda se si pensa che la zona investita dal collegamento viario non comprende solo i comuni di Reggio e di Mesina, ma molti altri comuni che, in quanto interessati all'attraversamento viario dovrebbero far parte del consiglio della società, creando un *caos*. La partecipazione delle regioni mi sembra sufficiente.

**ACHILLI, Relatore.** Il primo emendamento da me presentato per l'eliminazione delle parole « e delle opere accessorie » deriva dal fatto che, come ho già detto nella mia replica, credo che la soluzione migliore sia quella di dare la concessione del solo manufatto del collegamento escludendo tutto il resto, dato che a norma dell'articolo 9 tutte le altre opere verranno finanziate con successiva legge.

Sono contrario all'emendamento Russo-Ferretti per quanto riguarda la presenza di un amministratore delle regioni Sicilia e Calabria e a maggior ragione all'emendamento Greggi per l'estensione della presenza degli amministratori anche provinciali e comunali, per la ragione che siamo di fronte alla costituzione di una società regolata dal codice civile; se le regioni intenderanno partecipare con una quota al capitale sociale avranno diritto ad entrare nel consiglio di amministrazione secondo la quota che sottoscriveranno. Se questo non avverrà, non possiamo introdurre negli organi responsabili di una società che ha in concessione la costruzione di un collegamento viario di tal genere, rappresentanti degli enti locali che invece devono dare tutto il loro apporto alla soluzione dei problemi urbanistici che fanno da cornice a quest'opera. Quindi, addirittura, verrebbero introdotti degli amministratori pubblici in una società della quale gli stessi non navrebbero il controllo, e di cui dovrebbero anche eventualmente condividere decisioni e valutazioni diverse. Non reputo quin-

di conveniente includere questi rappresentanti degli enti locali nella società concessionaria.

Sono poi contrario all'emendamento Giglia, relativo alla soppressione dell'ultimo comma, in quanto, rivestendo l'opera in esame prevalente interesse nazionale, risulta palese l'opportunità di procedere alla sua attuazione coordinando le competenze di vari ministeri: esigenza questa che indurrebbe ad affidare la presidenza della società stessa (in deroga a precise norme del codice civile) ad una persona che desse garanzie in tal senso. Evidentemente, però, il presidente della costituenda società dovrà essere in grado di garantire anche la soddisfazione delle esigenze della collettività: per questo motivo, quindi, mi dichiaro contrario all'emendamento Giglia.

Sono poi favorevole, evidentemente, allo emendamento aggiuntivo da me proposto per il quale, è necessario attenerci alle indicazioni da parte della V Commissione.

Infine, per quanto riguarda il primo emendamento Russo Ferdinando non posso dichiararmi favorevole (anche in relazione al mio emendamento soppressivo delle parole « e delle opere accessorie »; tanto più che alla realizzazione delle opere suggerite dalla proposta del collega, ai sensi dell'articolo 9 del disegno di legge in esame, si dovrà provvedere con legge successiva.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Pur riportandomi completamente alle dichiarazioni del relatore, desidero svolgere qualche breve osservazione.

Mi preme innanzitutto rilevare che, qualora venisse accolto il primo emendamento presentato dall'onorevole Russo Ferdinando, si appesantirebbe notevolmente il costo del manufatto con conseguente aumento delle tariffe di pedaggio, ciò che noi dobbiamo invece assolutamente evitare: del resto, e a mio giudizio organicamente, il disegno di legge prevede che alle opere di raccordo del nuovo collegamento sullo stretto di Messina con le infrastrutture esistenti, o di prossima realizzazione, si provveda con legge successiva. Pregherei quindi il collega di voler ritirare la sua proposta di modifica, allo scopo di evitare le conseguenze negative cui ho accennato poc'anzi.

Per quanto concerne poi il contenuto degli altri emendamenti, desidero rilevare che la costituenda società è soggetta a precise norme del codice civile cui occorre rifarsi. In particolare mi preme porre in evidenza che i rappresentanti delle regioni, partecipando con una determinata quota azionaria alla vita

della società concessionaria, acquisiscono il diritto di partecipare anche al consiglio di amministrazione della stessa, a seconda della quota da essi sottoscritta, come ha fatto notare precedentemente anche il relatore. Ma allora, per assurdo, tenendo presente il carattere di collegamento tra l'Italia e la Sicilia rivestito dal ponte, potrebbero chiedere di partecipare alla società anche rappresentanti di altre regioni (la Lombardia ed il Piemonte, ad esempio). Quindi, a mio giudizio, non è opportuno allargare in questo senso la composizione del consiglio di amministrazione. Inoltre, facendo specifico riferimento alla proposta di far partecipare al consiglio di amministrazione il sindaco di Messina e quello di Reggio Calabria, potrei obiettare che il sindaco di Villa San Giovanni avrebbe un diritto maggiore rispetto al secondo, essendo quest'ultimo comune più direttamente interessato dalla realizzazione dell'opera.

Anche in relazione a questi emendamenti, quindi, mi vedo costretto ad invitare i presentatori a non insistere, in quanto tali proposte di modifica non corrispondendo alle finalità che il disegno di legge in esame si prefigge.

PRESIDENTE. L'onorevole Russo Ferdinando insiste per la votazione del suo primo emendamento ?

RUSSO FERDINANDO. No, signor Presidente, lo ritiro accogliendo l'invito del relatore e del ministro.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Achilli, relativo alla soppressione, al primo comma, delle parole « e delle opere accessorie », comprensivo dell'analogo emendamento Todros e Ferretti. Ha chiesto di parlare l'onorevole Greggi per dichiarazione di voto.

GREGGI. Sono d'accordo con l'onorevole ministro circa l'esigenza di non far ricadere nel costo del manufatto anche la spesa relativa alle opere di raccordo e collegamento, che verranno finanziate con legge successiva. Però, a proposito delle opere accessorie, vorrei far rilevare che esse fanno parte integrante dell'opera principale, pur essendo opportuno operare una distinzione fra quest'ultima e le prime: a mio avviso, perciò, sarebbe preferibile lasciare immutato il testo attuale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Achilli.

(È approvato).

Onorevole Greggi, insiste sul suo emendamento, cui si sono dichiarati contrari il Relatore ed il Governo?

GREGGI. Sì, signor Presidente. Insisto per la votazione del mio emendamento, e faccio notare nell'occasione che nella legge sono state introdotte delle deroghe al codice civile in favore del Governo, mentre non si vogliono fare delle eccezioni quando si tratta degli enti locali: non vorrei che si instaurasse un neostatalismo a livello regionale, che cioè, fatte le regioni, si svuotassero di contenuto le province ed i comuni. La prima parte del mio emendamento nasce poi soprattutto dalla considerazione che per molti decenni il traffico che si svolgerà sul collegamento stabile da costruirsi interesserà almeno per il 70-80 per cento le città di Messina e di Reggio Calabria: è quindi giusto stabilire la presenza nella società concessionaria dei rappresentanti delle amministrazioni provinciali e comunali di queste due città.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prima parte dell'emendamento Greggi, che risulta così formulata:

*al primo comme, dopo la parola « concessionaria » aggiungere le parole: « nel cui consiglio di amministrazione sono in ogni caso presenti i sindaci di Messina e di Reggio Calabria ».*

*(È respinto).*

Gli onorevoli presentatori dell'emendamento, tendente ad introdurre nel consiglio di amministrazione della società rappresentanti delle due regioni interessate, insistono su di esso, tenendo presente che il Relatore ed il Governo vi si sono dichiarati contrari?

FERRETTI. Sì, signor Presidente, insistiamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la seconda parte dell'emendamento Greggi, l'emendamento Russo Ferdinando e l'emendamento Ferretti, Piscitello, Todros e Beragnoli, unificati nella seguente formulazione:

*Aggiungere alla fine del secondo comma le parole: « e per ciascuna delle due regioni almeno un amministratore ».*

*(È approvato).*

Onorevole Giglia, insiste per la votazione del suo emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo?

GIGLIA. Sì, signor Presidente.

CARRA. Credo che il significato dell'emendamento proposto dall'onorevole Giglia sia non solo quello di un richiamo al codice civile, e quindi di una più corretta normativa del consiglio d'amministrazione, ma anche quello di una previsione di un eventuale contrasto che potrebbe verificarsi all'interno di una società avendo un presidente nominato dal Consiglio dei ministri. Tale presidente potrebbe infatti trovarsi in disaccordo con la maggioranza degli azionisti e dei membri del consiglio d'amministrazione, dal momento che non sempre le direttive del Ministero delle partecipazioni statali e quello del Consiglio dei ministri coincidono. Se si verificassero dei contrasti all'interno della società per una divergenza di valutazioni potrebbero anche crearsi dei ritardi nell'esecuzione delle opere stesse. Un emendamento, quindi, che tende ad eliminare questo inconveniente deve a mio avviso essere preso in considerazione, e perciò dichiaro che voterò a favore di esso.

GREGGI. Voterò contro l'emendamento Giglia, in coerenza con quanto detto nei miei precedenti interventi. Ritengo infatti che un eventuale contrasto che si creasse all'interno della società concessionaria non potrebbe che risultare benefico, perché esso certo si verificherebbe su una qualche rilevante questione e sarebbe poi portato all'esame del Consiglio dei ministri, che avrebbe così modo di intervenire. È bene cioè prevedere la nomina di un presidente che stabilisca un rapporto dialettico ed offra la possibilità di un eventuale controllo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Giglia, cui ricordo che si sono dichiarati contrari il Relatore ed il Governo.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo all'articolo 2 presentato dal relatore onorevole Achilli, e sul quale il Governo si è dichiarato d'accordo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 2, che a seguito degli emendamenti approvati, risulta così formulato:

#### ART. 2.

La società concessionaria dovrà avere come scopo sociale:

lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera per il collegamento stabile

ferroviario e viario e dei pubblici servizi tra la Sicilia ed il continente;

l'esercizio del collegamento e la manutenzione dell'opera di cui al punto precedente, salvo quanto previsto dall'articolo 3 per quanto attiene all'esercizio ferroviario.

L'atto costitutivo e lo statuto sociale non potranno prevedere deroghe alle maggioranze assembleari di cui agli articoli 2368 e 2369 del codice civile e, per quanto attiene all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed all'ANAS, dovranno prevedere la facoltà per ciascuna delle aziende di nominare, ai sensi dell'articolo 2458 del codice civile, almeno un amministratore ed un sindaco e per ciascuna delle due regioni almeno un amministratore.

Lo statuto dovrà inoltre prevedere, in caso di scioglimento della società concessionaria per qualsivoglia causa, la devoluzione al bilancio dello Stato, in aggiunta a tutte le altre attività reversibili, anche delle quote non utilizzate dell'accantonamento previsto al successivo articolo 7, n. 12).

In deroga alle disposizioni del codice civile, il presidente del consiglio d'amministrazione sarà nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'aviazione civile e delle partecipazioni statali.

La società concessionaria è autorizzata, in deroga alle limitazioni di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni per un importo superiore al capitale versato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

#### ART. 3.

Alla società concessionaria è affidato l'esercizio, la gestione e la manutenzione del collegamento sullo stretto di Messina, ad eccezione di quanto riguarda gli impianti ferroviari che, ad ultimazione e collaudo definitivo dell'opera, passeranno in esercizio, gestione e manutenzione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, secondo il vigente ordinamento.

Le spese generali di gestione dell'opera e della relativa manutenzione, ordinaria e straordinaria, sono a carico della società concessionaria.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato corrisponderà alla società concessionaria un canone annuo ragguagliato all'entità del traffico passeggeri e merci secondo criteri e modalità da stabilire con la convenzione di cui all'articolo 1.

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma sopprimere le parole: « sullo stretto di Messina ».*

GREGGI. Ho proposto questo emendamento affinché nel testo del disegno di legge non figurino contraddizioni, dal momento che negli articoli già approvati si parla invece genericamente di un collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente. Ritengo poi che un'espressione più indeterminata consenta una maggiore libertà negli studi e nelle progettazioni che si faranno per l'esecuzione di quest'opera.

TODROS. Sono favorevole all'emendamento Greggi, in quanto ritengo anch'io che sia preferibile lasciare nel testo un'espressione più generica.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Relatore e del Governo su quest'emendamento?

ACHILLI, *Relatore*. Certamente si vuole lasciare alla società concessionaria la massima libertà per quanto concerne la scelta del luogo più adatto per installare il collegamento stabile da costruire: però non c'è dubbio che esso si farà nello stretto di Messina. Sono perciò contrario all'emendamento Greggi, ritenendolo inutile.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi associo al parere espresso dal Relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento soppressivo Greggi.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Ne do lettura:

#### ART. 4.

Nel termine che verrà fissato nella convenzione di cui al precedente articolo 1, la società concessionaria dovrà redigere il progetto di massima dell'opera, svolgendo tutte le indagini necessarie e tenuti presenti i risultati del concorso di idee effettuato dall'ANAS in adempimento della legge 28 marzo 1968, n. 384.

Il progetto di massima sarà presentato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed all'ANAS, per l'esame di rispettiva competenza e l'eventuale richiesta di varianti tecniche, accompagnato da una relazione tecnica

per illustrare le ragioni della scelta delle soluzioni tecniche proposte ed indicherà la spesa presunta per la costruzione dell'opera, nonché i tempi di esecuzione e sarà approvato, previo parere del CIPE, con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, della marina mercantile e del bilancio e della programmazione economica.

La società concessionaria presenterà, nel termine che sarà fissato con il decreto di cui al comma precedente, il progetto esecutivo che sarà approvato, sentiti i Consigli di amministrazione dell'ANAS e dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, della marina mercantile, delle poste e delle telecomunicazioni e del bilancio e della programmazione economica.

In caso di mancata approvazione del progetto di massima resteranno a carico della società concessionaria le relative spese ivi comprese quelle per gli studi e lavori preparatori.

Le varianti esecutive di carattere non sostanziale che risultassero necessarie in corso d'opera saranno autorizzate dal consiglio di amministrazione della società concessionaria.

Sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima sarà stabilito, con successiva legge, l'eventuale contributo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria al compimento dell'opera.

Il contributo di cui al comma precedente sarà iscritto nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS, con imputazione agli esercizi nei quali è prevista l'erogazione del contributo medesimo, in relazione all'andamento dei lavori per l'esecuzione dell'opera.

La legge determinerà anche le modalità di reperimento, da parte della società concessionaria, dei mezzi finanziari occorrenti per la copertura delle spese di costruzione delle opere.

All'entrata in esercizio del collegamento sullo stretto, sarà accertato il costo definitivo dei lavori e stabilito, per differenza, l'eventuale contributo integrativo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria anche per assicurare l'equilibrio economico della gestione dell'opera, e da stabilirsi con altra legge.

Il contributo integrativo di cui al comma precedente sarà iscritto nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS.

Gli onorevoli Ferretti, Piscitello, Fiumanò, Todros e Conte hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo le parole:* « il progetto di massima dell'opera », *aggiungere le parole:* « con la partecipazione dell'ANAS e della Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Achilli ha presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma, dopo le parole:* « previo parere del CIPE », *aggiungere le parole:* « e sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Al terzo comma, dopo le parole:* « il progetto esecutivo », *aggiungere le parole:* « con la relativa indicazione di spesa ».

L'onorevole Giglia ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il sesto, settimo, ottavo e nono comma con i seguenti:*

« Prima dell'inizio dei lavori saranno emanate le norme necessarie al finanziamento delle spese di costruzione delle opere e sarà stabilito che tutte le occorrenti operazioni finanziarie saranno assistite dalla garanzia dello Stato.

Con la stessa legge sarà determinata in via provvisoria la misura del contributo a carico dello Stato da corrispondersi alla società concessionaria in modo da assicurare la puntuale realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo Stretto di Messina.

Il contributo di cui sopra verrà determinato nella misura necessaria a coprire i costi di costruzione, dedotti gli introiti previsti per l'intero periodo della concessione, al netto delle spese di esercizio.

L'ammontare del contributo sarà stabilito in via definitiva con l'entrata in esercizio del collegamento sullo Stretto ed una volta accertati i costi effettivi di costruzione e sarà determinato nella prima misura necessaria ad assicurare anche, per la durata della concessione, l'equilibrio economico della gestione dell'opera.

Gli onorevoli Todros, Ferretti e Beragnoli hanno presentato il seguente emendamento:

*Al secondo comma, dopo le parole:* « previo parere del CIPE », *aggiungere le parole:* « e del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

L'onorevole Achilli ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il sesto comma con il seguente:*  
« Il decreto di cui al precedente terzo comma non può essere emanato prima dell'approvazione di una legge che stabilisca, sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima, l'eventuale contributo a carico dello Stato, da corrispondere alla Società concessionaria nella misura necessaria al compimento dell'opera ».

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Al penultimo comma, dopo la parola: « Stato », aggiungere le parole: « che non potrà superare il 50 per cento della differenza ».*

L'onorevole Giglia ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere il seguente ultimo comma:*

« In considerazione del carattere eccezionale dell'opera e della presumibile entità dei mezzi finanziari occorrenti per la sua realizzazione i disavanzi annuali di bilancio che dovessero determinarsi per la Società concessionaria nei primi anni di gestione dell'opera per effetto del carico di interessi passivi, potranno essere capitalizzati, anche in deroga delle disposizioni di cui agli articoli 2446 e 2447 del codice civile ed essere ammortizzati in un periodo superiore a quello previsto dall'articolo 2426 del codice civile e che verrà precedentemente determinato dal consiglio di amministrazione della società, sentito il collegio sindacale ».

GREGGI. Il progetto esecutivo deve essere accompagnato da un preventivo di spesa. Noi parliamo al terzo comma di « indicazioni di spesa », anche se sappiamo benissimo che ciò non servirà a niente perché interveniamo quanto ormai tutto è stato fatto e, che mancherà di fatto un controllo efficace.

FERRETTI. Consideriamo i nostri emendamenti già illustrati.

GIGLIA. Abbiamo voluto sostituire i commi dal sesto al nono per dare agli stessi concetti una formulazione che ci è sembrata migliore.

ACHILLI, *Relatore*. Considero già illustrato il mio comma sostitutivo del sesto comma.

GREGGI. Aggiungendo al nono comma le parole « che non potrà superare il 50 per cento della differenza », ho inteso attribuire un minimo di responsabilità operativa alla Società concessionaria: infatti non possiamo fare in modo che l'intervento dello Stato arrivi a coprire tutte le ulteriori spese, anche perché abbiamo già stabilito che, sulla base del progetto di massima, lo Stato interverrà per fornire la Società concessionaria dei maggiori mezzi necessari per il compimento dell'opera. Bisogna chiarire quale sarà l'impegno finanziario dello Stato e credo che la cosa migliore sia parlare del 50 per cento del disavanzo finale, anche se non si capisce bene rispetto a cosa si possa calcolare questo cinquanta per cento.

Altra cosa inconcepibile è che si valutino le spese al momento dell'entrata in esercizio del collegamento sullo stretto. Il momento adatto ad una simile operazione è il collaudo, quello che sancisce la rispondenza dell'opera alle previsioni. L'entrata in esercizio è un momento successivo, del tutto irrilevante ai fini dell'accertamento del valore dell'opera.

PRESIDENTE. Onorevole Giglia, vuole illustrare il suo emendamento aggiuntivo, di cui ho già dato lettura?

GIGLIA. Poche parole, signor Presidente, soltanto per dire che il mio emendamento tende a far sì che gli eventuali disavanzi possano essere ammortizzati in un numero di anni superiore a quello previsto dal codice civile.

PRESIDENTE. Invito il relatore ad esprimere il suo parere sugli emendamenti.

ACHILLI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Ferretti, in quanto rispondente anche al parere della X Commissione, che chiedeva appunto l'inserimento dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato nella fase di redazione del progetto. Questo ci permetterà di evitare contrasti successivi tra la società concessionaria e le due aziende, contrasti che si risolverebbero in un notevole allungamento dei tempi.

Sono naturalmente favorevole al mio emendamento: poiché quello del collega Todros è praticamente identico, vorrei pregarlo di ritirarlo.

TODROS. D'accordo, lo ritiro ed accedo a quello del relatore.

ACHILLI, *Relatore*. La ringrazio.

Sono favorevole anche all'emendamento Greggi tendente ad inserire l'indicazione di spesa, anche se si tratta di una norma pleonastica, visto che in tutti i progetti esecutivi vi è sempre questo dato.

Sono contraria all'emendamento Giglia sostitutivo del sesto, settimo, ottavo e nono comma, perché se è vero che in pratica è riportato lo stesso contenuto del testo attuale, vi è anche l'introduzione del criterio di automaticità della copertura da parte dello Stato delle quote finanziarie scoperte. È meglio lasciare il testo attuale, che permette di decidere in un secondo momento l'entità del contributo statale.

Sono contrario all'emendamento Greggi che stabilisce un limite massimo della differenza che potrà essere coperta dallo Stato, in quanto non possiamo in questo momento determinare quello che dovrà essere l'oggetto di una successiva legge.

Sono favorevole all'emendamento Giglia aggiuntivo di un nuovo comma, in quanto rispondente ad una obiettiva necessità, riconosciuta anche dalla Commissione bilancio nel suo parere.

PRESIDENTE. Il parere del Governo?

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi associo a quanto ha detto il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti, di cui ho già dato lettura.

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Ferretti al primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione, al secondo comma, l'emendamento aggiuntivo del relatore, al quale ha aderito anche il collega Todros, che ha ritirato il suo avente praticamente lo stesso contenuto.

(È approvato).

Al terzo comma vi è l'emendamento aggiuntivo Greggi.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento Giglia interamente sostitutivo del sesto, settimo, ottavo e nono comma.

GIGLIA. Mi permetto di insistere, perché soltanto in questa stesura è possibile rendere

veramente operativa la legge, dando l'effettiva possibilità di reperire i finanziamenti necessari, anche sul mercato finanziario.

DI LISA. Aderisco alle dichiarazioni dell'onorevole Giglia: mi pare che stiamo approvando un articolo che dal punto di vista delle procedure complicherebbe le cose, anche nel momento in cui si avrà la resa dei conti, quando occorrerà tirare le somme.

GREGGI. Osservo che ritorna l'espressione « sullo stretto di Messina » e non vorrei che in tal modo si pregiudichi quanto abbiamo approvato precedentemente. Ritorna il concetto che il contributo dello Stato deve servire non solo a coprire tutti i costi di costruzione, ma si afferma addirittura che il contributo dello Stato a quel punto dovrà essere tale da coprire tutti gli eventuali *deficit* nelle spese di esercizio. Mi domando come si possa parlare a questo punto di equilibrio economico per la gestione dell'opera. Noi impegniamo lo Stato a coprire tutti i *deficit* di esercizio oltre che di costo di costruzione.

Vorrei aggiungere che non ha senso collegare l'interesse nazionale di un'opera con il fatto che l'opera debba essere costruita e gestita dallo Stato. Se dovessimo far costruire e gestire ogni opera di interesse pubblico da enti pubblici graveremmo il bilancio nazionale con un 20 per cento di spese in più.

Sono quindi contrario all'emendamento.

TODROS. Su questo emendamento abbiamo alcuni dubbi, riguardo non al contenuto che è praticamente eguale a quello del disegno di legge, ma sulla forma, mentre siamo favorevoli all'emendamento Achilli, il quale prevede una serie di tempi di realizzazione in modo da evitare che vi siano dei vuoti.

PRESIDENTE. Onorevole Giglia, insiste sul suo emendamento?

GIGLIA. Mantengo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Giglia.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Achilli, sostitutivo del sesto comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Greggi al nono comma.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Giglia.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4, che a seguito degli emendamenti approvati risulta così formulato:

#### ART. 4.

Nel termine che verrà fissato nella convenzione di cui al precedente articolo 1, la società concessionaria dovrà redigere il progetto di massima dell'opera con la partecipazione dell'ANAS e dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, svolgendo tutte le indagini necessarie e tenuti presenti i risultati del concorso di idee effettuato dall'ANAS in adempimento della legge 28 marzo 1968, n. 384.

Il progetto di massima sarà presentato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed all'ANAS, per l'esame di rispettiva competenza e l'eventuale richiesta di varianti tecniche, accompagnato da una relazione tecnica per illustrare le ragioni della scelta delle soluzioni tecniche proposte ed indicherà la spesa presunta per la costruzione dell'opera, nonché i tempi di esecuzione e sarà approvato, previo parere del CIPE e sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, della marina mercantile e del bilancio e della programmazione economica.

La società concessionaria presenterà, nel termine che sarà fissato con il decreto di cui al comma precedente, il progetto esecutivo con la relativa indagine di spesa che sarà approvato, sentiti i Consiglio di amministrazione dell'ANAS e dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, della marina mercantile, delle poste e delle telecomunicazioni e del bilancio e della programmazione economica.

In caso di mancata approvazione del progetto di massima resteranno a carico della società concessionaria le relative spese ivi comprese quelle per gli studi e lavori preparatori.

Le varianti esecutive di carattere non sostanziale che risultassero necessarie in corso d'opera saranno autorizzate dal consiglio di amministrazione della società concessionaria.

Il decreto di cui al precedente terzo comma non può essere emanato prima dell'approvazione di una legge che stabilisca, sulla base

del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima, l'eventuale contributo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria al compimento dell'opera.

Il contributo di cui al comma precedente sarà iscritto nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS, con imputazione agli esercizi nei quali è prevista l'erogazione del contributo medesimo, in relazione all'andamento dei lavori per l'esecuzione dell'opera.

La legge determinerà anche le modalità di reperimento, da parte della società concessionaria, dei mezzi finanziari occorrenti per la copertura delle spese di costruzione delle opere.

All'entrata in esercizio del collegamento sullo stretto, sarà accertato il costo definitivo dei lavori e stabilito, per differenza, l'eventuale contributo integrativo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria anche per assicurare l'equilibrio economico della gestione dell'opera, e da stabilirsi con altra legge.

Il contributo integrativo di cui al comma precedente sarà iscritto nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS.

In considerazione del carattere eccezionale dell'opera e della presumibile entità dei mezzi finanziari occorrenti per la sua realizzazione, i disavanzi annuali di bilancio che dovessero determinarsi per la società concessionaria nei primi anni di gestione dell'opera per effetto del carico di interessi passivi, potranno essere capitalizzati, anche in deroga delle disposizioni di cui agli articoli 2446 e 2447 del codice civile, ed essere ammortizzati in un periodo superiore a quello previsto dall'articolo 2426 del codice civile e che verrà precedentemente determinato dal consiglio di amministrazione della società, sentito il collegio sindacale.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

#### ART. 5.

Per l'esecuzione dell'opera si osservano le norme dei capitolati speciali predisposti dalla società concessionaria e resi esecutivi con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, che approvano i progetti esecutivi.

All'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed all'ANAS è riservata l'alta vigilanza

dei lavori secondo modalità da stabilire con la convenzione di cui all'articolo 1.

Alle operazioni di esproprio delle aree necessarie alla costruzione del collegamento e delle opere accessorie provvede direttamente ed a proprie spese la società concessionaria sulla base dei piani approvati dai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'approvazione del progetto esecutivo a norma del terzo comma del precedente articolo 4 equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità nonché di indifferibilità ed urgenza delle opere approvate.

L'indicazione dell'indennità offerta, prevista dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e determinata ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, e successive disposizioni in materia espropriativa per pubblica utilità, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli uffici tecnici erariali, che sostituiscono, a tutti gli effetti, le perizie previste dall'articolo 32 della citata legge n. 2359.

Gli onorevoli Todros e Ferretti hanno presentato il seguente emendamento: *al terzo comma sopprimere le parole*: « e delle opere accessorie ».

TODROS. Questo emendamento non ha bisogno di illustrazione perché è in coerenza con quello già approvato all'articolo 2.

PRESIDENTE. L'onorevole Achilli ha presentato i seguenti emendamenti:

*Al terzo comma sopprimere le parole*: « e delle opere accessorie »;

*Al terzo comma sostituire le parole*: « dei piani approvati », *con le parole*: « del progetto approvato »;

*Sostituire l'ultimo comma con il seguente*: « Per le espropriazioni degli immobili occorrenti ai fini dell'attuazione della presente legge si applicano le disposizioni contenute nel titolo II della legge 22 ottobre 1971, n. 865 ».

Gli onorevoli Todros, Ferretti, Beragnoli e Tani hanno presentato il seguente emendamento;

*Sostituire l'ultimo comma con il seguente*: « Per le espropriazioni occorrenti, sia per la realizzazione del collegamento che per le opere accessorie e l'attuazione dei piani urbanistici delle zone interessate, cui al successivo articolo 9, si applicano le disposizioni conte-

nute negli articoli da 9 a 20 della legge 22 ottobre 1971, n. 865 ».

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo e favorevole agli emendamenti del relatore...

TODROS. Con l'impegno del relatore e del Governo che con questa dizione si comprende tutto ciò che è incluso nell'applicazione della legge n. 865, ritiriamo il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Achilli-Todros al terzo comma.

*(È approvato).*

Pongo in votazione il secondo emendamento Achilli.

*(È approvato).*

Pongo in votazione il terzo emendamento Achilli.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 5 che, a seguito delle modifiche testé apportate, risulta così formulato:

#### ART. 5.

Per l'esecuzione dell'opera si osservano le norme dei capitolati speciali predisposti dalla società concessionaria e resi esecutivi con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, che approvano i progetti esecutivi.

All'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed all'ANAS è riservata l'alta vigilanza dei lavori secondo modalità da stabilire con la convenzione di cui all'articolo 1.

Alle operazioni di esproprio delle aree necessarie alla costruzione del collegamento provvede direttamente ed a proprie spese la società concessionaria sulla base del progetto approvato dai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'approvazione del progetto esecutivo a norma del terzo comma del precedente articolo 4 equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità nonché di indifferibilità ed urgenza delle opere approvate.

Per le espropriazioni degli immobili occorrenti ai fini dell'attuazione della presente legge valgono le disposizioni contenute nel titolo II della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

Gli eventuali utili di esercizio della società concessionaria, al netto dell'accantonamento di cui al successivo articolo 7, n. 12), ed eccedenti la remunerazione del capitale nella misura indicata dallo stesso articolo 7, n. 12), saranno devoluti al Tesoro dello Stato.

Al termine della concessione le opere costruite dalla società concessionaria passeranno in proprietà dello Stato.

GREGGI. Mi astengo dalla votazione, signor Presidente, poiché il contenuto di questo articolo a mio parere è superfluo.

PRESIDENTE. Poiché all'articolo 6 non sono stati presentati emendamenti, lo pongo direttamente in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7:

ART. 7.

Alla disciplina dei rapporti tra lo Stato e la società concessionaria relativi alla costruzione del collegamento viario e ferroviario ed all'esercizio del collegamento stradale tra la Sicilia ed il continente si provvederà, con apposita convenzione, da approvarsi a norma dell'articolo 1.

In particolare la convenzione dovrà disciplinare, tra l'altro:

1) il programma di costruzione di tutte le opere, fissando i relativi termini di ultimazione;

2) le caratteristiche tecniche delle opere da eseguire;

3) le modalità ed i termini per la collaudazione delle opere nonché per l'entrata in esercizio del collegamento sia stradale che ferroviario;

4) l'attribuzione e le modalità di esercizio da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e da parte dell'ANAS dell'alta vigilanza sull'esecuzione delle opere e la partecipazione alle operazioni di collaudo di funzionari delle dette Aziende, ferma restando la responsabilità a carico della concessionaria sia della progettazione che della esecuzione dei lavori;

5) le modalità per la riconsegna all'Amministrazione statale dell'opera e relative pertinenze al termine della concessione;

6) le ipotesi di decadenza dalla concessione, la procedura della relativa dichiarazio-

ne nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere e degli impianti;

7) i casi in cui potrà essere esercitato da parte dello Stato il riscatto anticipato dell'opera pubblica oggetto della presente legge, nonché i termini e le modalità per l'esercizio del riscatto stesso;

8) l'assunzione da parte della concessionaria di tutti i costi di costruzione e di manutenzione, anche straordinaria, dell'opera nonché delle spese di esercizio del collegamento stradale per l'intera durata della concessione;

9) la devoluzione in favore della concessionaria degli introiti derivanti dalla gestione del collegamento stradale;

10) l'entità e le modalità di versamento del canone da corrispondersi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, a norma del terzo comma dell'articolo 3, per il primo anno di esercizio del collegamento ferroviario nonché i criteri e le modalità da seguire per la determinazione del canone stesso per gli ulteriori anni di esercizio e relative modalità di versamento;

11) le tariffe di pedaggio per il collegamento stradale nonché i casi in cui le tariffe stesse potranno essere adeguate durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione, tenendo conto che ai prodotti siciliani dovranno essere assicurate condizioni di particolare favore;

12) la devoluzione al bilancio dello Stato degli utili di esercizio al netto dell'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti ed eccedenti l'assegnazione di un dividendo da stabilire annualmente con riferimento al capitale sociale della società concessionaria, dopo le assegnazioni a riserva legale, e comunque non superiori all'8 per cento del capitale stesso. L'ammontare dello accantonamento annuo non potrà superare il 10 per cento degli introiti annuali;

13) le modalità per la determinazione delle innovazioni, degli ammodernamenti e dei completamenti da apportare all'opera nei limiti dell'accantonamento di cui al punto precedente;

14) il deferimento al giudizio di un collegio arbitrale, la cui composizione è stabilita con la detta convenzione, delle eventuali controversie tra lo Stato, l'ANAS, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli altri enti pubblici da una parte, e la società concessionaria dall'altra, relative all'applicazione della presente legge e della convenzione.

Gli onorevoli Quilleri e Fulci hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere al punto 11), dalle parole: «tenendo conto», alle parole: «di particolare favore».*

L'onorevole Ferdinando Russo ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere al punto 11) le parole: «e che comunque le tariffe chilometriche non potranno superare la media delle tariffe chilometriche stabilite per la rete autostradale italiana».*

Gli onorevoli Ferretti, Piscitello, Todros e Beragnoli hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il punto 11) con il seguente:*

«Le tariffe di pedaggio determinate in misura tale da favorire una giusta politica di valorizzazione economica del Mezzogiorno, assicurando le stesse tariffe nazionali per tutti i trasporti ferroviari e condizioni privilegiate per i trasporti pubblici e per le merci su strada in modo che il pedaggio non superi la media delle tariffe chilometriche della rete autostradale nazionale».

L'onorevole Quilleri è assente: l'onorevole Fulci desidera sostituire il collega nella illustrazione dell'emendamento?

FULCI. No, signor Presidente, ritiriamo il nostro emendamento.

RUSSO FERDINANDO. Il contenuto del mio emendamento è analogo a quello presentato dai colleghi di parte comunista e riprende quanto affermato dai colleghi della Commissione X: le tariffe relative ai trasporti di merci effettuati tramite il ponte sullo stretto non dovranno risultare maggiorate rispetto alle normali tariffe nazionali, essendo la Sicilia parte integrante del nostro paese.

FERRETTI. Il nostro emendamento è molto chiaro, e non richiede una particolare illustrazione: esso, nella prima parte, tende a fare in modo che le attuali tariffe ferroviarie nazionali rimangano immutate anche per il trasporto delle merci sul ponte, e ad assicurare (riprendendo per altro la disposizione già contenuta nello stesso punto 11 dell'articolo 7) condizioni privilegiate per i trasporti pubblici e per le merci su strada. In particolare, desideriamo rilevare che tali norme dovrebbero essere applicate nei confronti di

tutti i trasporti di merci effettuati da e per la Sicilia, allo scopo di evitare che l'opera possa costituire un incentivo alla maggiorazione delle tariffe relative alle merci che usufruiranno del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

PRESIDENTE. Onorevole Russo, ella considera il suo emendamento assorbito dall'emendamento Ferretti ed altri?

RUSSO FERDINANDO. Sì, signor Presidente.

ACHILLI, *Relatore*. Il relatore prega i proponenti di ritirare gli emendamenti, non essendo in questa sede ancora possibile prevedere la misura delle tariffe in questione, che potranno essere fissate solo successivamente, e cioè quando, conosciuto l'impegno finanziario per la costruzione dell'opera, sarà determinato il contributo dello Stato. Mi rendo comunque perfettamente conto delle ragioni addotte dai colleghi a sostegno delle loro proposte, e prego quindi i presentatori di non voler insistere per la loro votazione, perché, in tal caso, dovrei dichiararmi contrario, pur ritenendo le ragioni di fondo dei due emendamenti accettabili, ma solo in una fase successiva.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Condivido le osservazioni svolte dal relatore e pertanto mi associo al suo invito.

FERRETTI. Chiediamo la votazione del nostro emendamento per divisione: insistiamo cioè affinché venga votata la prima parte, mentre potremmo rinunciare alla votazione dell'ultima parte dell'emendamento. In sostanza, esso potrebbe venire così ridotto: «Le tariffe di pedaggio determinate in misura tale da favorire una giusta politica di valorizzazione economica del Mezzogiorno, assicurando le stesse tariffe nazionali per tutti i trasporti ferroviari e condizioni privilegiate per i trasporti pubblici e per le merci su strada».

DI LISA. La proposta del collega Ferretti tende ad impedire che la realizzazione dell'opera possa indurre un aumento nelle tariffe nazionali ferroviarie: a mio avviso questo punto dovrebbe essere formulato in termini più esatti, per cui riterrei opportuna una ulteriore breve riflessione.

ACHILLI, *Relatore*. Poiché l'onorevole Ferretti ha chiesto la votazione dell'emenda-

mento per divisione, ricollegandomi al parere precedentemente espresso voglio precisare che sono contrario alla seconda parte, mentre per la prima mi rimetto alla decisione della Commissione: non potrei infatti dichiararmi contrario in quanto la norma in esso contenuta è già prevista nel testo del disegno di legge.

TODROS. Ritiriamo la seconda parte dell'emendamento, sia perché l'obiettivo della valorizzazione economica del Mezzogiorno è già contenuto nella prima parte, sia perché riteniamo implicito che il Governo, nello stabilire le tariffe, vorrà assicurare condizioni di particolare favore ai prodotti siciliani.

RUSSO FERDINANDO. Avevo dichiarato di considerare compreso nell'emendamento Ferretti il mio: ma poiché esso corrisponde a questa seconda parte che, non accolta dal Relatore, è stata ora ritirata, anche io ritiro il mio emendamento, mentre dichiaro che voterò a favore della prima parte dell'emendamento Ferretti che è stata mantenuta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ferretti ed altri, per la prima parte che è stata mantenuta e della quale do lettura:

*Sostituire il punto 11) con il seguente:*

Le tariffe di pedaggio, determinate in misura tale da favorire una giusta politica di valorizzazione economica del Mezzogiorno, assicurando le stesse tariffe nazionali per tutti i trasporti ferroviari a condizioni privilegiate per i trasporti pubblici e per le merci su strada.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 7, che a seguito delle modifiche apportate, risulta così formulato:

#### ART. 7.

Alla disciplina dei rapporti tra lo Stato e la società concessionaria relativi alla costruzione del collegamento viario e ferroviario ed all'esercizio del collegamento stradale tra la Sicilia ed il continente si provvederà, con apposita convenzione, da approvarsi a norma dell'articolo 1.

In particolare la convenzione dovrà disciplinare, tra l'altro:

1) il programma di costruzione di tutte le opere, fissando i relativi termini di ultimazione;

2) le caratteristiche tecniche delle opere da eseguire;

3) le modalità ed i termini per la collaudazione delle opere nonché per l'entrata in esercizio del collegamento sia stradale che ferroviario;

4) l'attribuzione e le modalità di esercizio da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e da parte dell'ANAS dell'alta vigilanza sull'esecuzione delle opere e la partecipazione alle operazioni di collaudo di funzionari delle dette Aziende, ferma restando la responsabilità a carico della concessionaria sia della progettazione che della esecuzione dei lavori;

5) le modalità per la riconsegna all'Amministrazione statale dell'opera e relative pertinenze al termine della concessione;

6) le ipotesi di decadenza dalla concessione, la procedura della relativa dichiarazione nonché i criteri e le modalità per l'acquisizione allo Stato delle opere e degli impianti;

7) i casi in cui potrà essere esercitato da parte dello Stato il riscatto anticipato dell'opera pubblica oggetto della presente legge nonché i termini e le modalità per l'esercizio del riscatto stesso;

8) l'assunzione da parte della concessionaria di tutti i costi di costruzione e di manutenzione, anche straordinaria, dell'opera nonché delle spese di esercizio del collegamento stradale per l'intera durata della concessione;

9) la devoluzione in favore della concessionaria degli introiti derivanti dalla gestione del collegamento stradale;

10) l'entità e le modalità di versamento del canone da corrispondersi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, a norma del terzo comma dell'articolo 3, per il primo anno di esercizio del collegamento ferroviario nonché i criteri e le modalità da seguire per la determinazione del canone stesso per gli ulteriori anni di esercizio e relative modalità di versamento;

11) le tariffe di pedaggio determinate in misura tale da favorire una giusta politica di valorizzazione economica del Mezzogiorno, assicurando le stesse tariffe nazionali per tutti i trasporti ferroviari e condizioni privilegiate per i trasporti pubblici e per le merci su strada;

12) la devoluzione al bilancio dello Stato degli utili di esercizio al netto dell'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti ed eccedenti l'assegnazione di un dividendo da stabilire annualmente con riferimento al capitale sociale della società

concessionaria, dopo le assegnazioni a riserva legale, e comunque non superiori all'8 per cento del capitale stesso. L'ammontare dello accantonamento annuo non potrà superare il 10 per cento degli introiti annuali;

13) le modalità per la determinazione delle innovazioni, degli ammodernamenti e dei completamenti da apportare all'opera nei limiti dell'accantonamento di cui al punto precedente;

14) il deferimento al giudizio di un collegio arbitrale, la cui composizione è stabilita con la detta convenzione, delle eventuali controversie tra lo Stato, l'ANAS, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli altri enti pubblici da una parte, e la società concessionaria dall'altra, relative all'applicazione della presente legge e della convenzione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8:

#### ART. 8.

Tutti gli atti ed i contratti che saranno posti in essere per la costruzione e l'esercizio dell'opera oggetto della presente legge sono esenti da ogni imposta e tassa presente e futura.

Gli onorari notarili e gli emolumenti dei Conservatori dei registri immobiliari inerenti agli atti indicati nel comma precedente sono ridotti ad un quarto.

L'onorevole Greggi ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere il secondo comma:*

GREGGI. Il mio emendamento è motivato dal fatto che non ritengo possibile incidere con una norma quale quella prevista dal secondo comma dell'articolo su onorari ed emolumenti stabiliti per legge: se questi sono troppo elevati, e si volesse ridurli, lo si dovrebbe fare con apposito provvedimento.

Vorrei a questo punto estendere le mie considerazioni a tutto l'articolo, che mi domando se non sia addirittura il caso di sopprimere, avendo alcuni dubbi sulla sua sostanziale costituzionalità. Infatti nel primo comma si prevede praticamente l'esenzione da tasse ed imposte per atti compiuti da privati, perché se la società concessionaria è pubblica, saranno però i privati a porre in essere i vari atti necessari alla costruzione dell'opera, mediante la fornitura degli strumenti e di tutto quanto sarà necessario.

Non comprendo quindi perché dovremmo esentare tutti coloro che, sia italiani che stranieri, avranno rapporti commerciali con la società concessionaria. Mi pare che in questo modo verremmo a creare una sorta di sistema di immunità fiscale, che ci riporterebbe quasi al medioevo - quando si stabilivano esenzioni e benefici perpetui irrevocabili - e che quindi non ritengo si possa introdurre in questo disegno di legge.

ACHILLI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento soppressivo proposto dall'onorevole Greggi, in quanto, in base alla conoscenza della questione che ho attualmente, non ritengo ci siano motivi tanto rilevanti da giustificare la soppressione del secondo comma dell'articolo.

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Anch'io esprimo parere contrario allo emendamento. Infatti le agevolazioni previste nel secondo comma oltre ad essere proposte in relazione all'entità delle cifre, si riferiscono alla costruzione e all'esercizio delle opere da eseguirsi, e quindi rientrano nelle finalità che il disegno di legge si prefigge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Greggi soppressivo del secondo comma dell'articolo 8.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 8 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Ne do lettura:

#### ART. 9.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere le partecipazioni azionarie di cui all'articolo 1 fino a concorrenza della somma di lire due miliardi e cinquecento milioni.

Per far fronte al suindicato onere l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato utilizzerà la quota di spesa prevista dall'ultimo comma dell'articolo 8 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade è del pari autorizzata ad assumere le medesime partecipazioni azionarie fino a concorrenza della somma di lire due miliardi e mezzo.

Per far fronte al suindicato onere verrà ridotto di pari importo il contributo dello

Stato a favore dell'ANAS per l'anno 1972 e conseguentemente verranno ridotti degli importi di milioni mille, milioni 500 e milioni mille, rispettivamente gli stanziamenti dei capitoli numeri 503, 504 e 505 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

Con successiva legge sarà provveduto al finanziamento delle opere necessarie per l'adeguamento dei tracciati e degli impianti ferroviari e stradali alle esigenze dell'attivazione del nuovo collegamento sullo Stretto di Messina.

L'onorevole Achilli ha presentato il seguente emendamento:

*All'ultimo comma, dopo le parole: «...al finanziamento delle opere», aggiungere le parole: «in base ai piani urbanistici delle zone interessate, approvati, previo opportuno coordinamento, dalle Regioni Sicilia e Calabria, in base alle rispettive competenze.»*

Con la stessa legge si provvederà alle modalità di attribuzione delle aree di risulta derivanti dallo spostamento delle attrezzature viarie e ferroviarie che andranno a far parte del patrimonio indisponibile dei comuni.

I piani di cui al sesto comma del presente articolo saranno approvati prima della emanazione del decreto di cui al terzo comma dell'articolo 4.

Gli onorevoli Todros, Ferretti, Piscitello e Tani hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'ultimo comma con il seguente:*

«Con successiva legge da emanarsi dopo il decreto di approvazione del progetto di massima, sarà provveduto al finanziamento delle opere accessorie e di quelle necessarie alla sistemazione urbanistica delle zone interessate, compresi gli adeguamenti dei tracciati e degli impianti ferroviari e stradali necessari alle esigenze dell'attivazione del nuovo collegamento sullo Stretto di Messina, sulla base di piani urbanistici approvati dalle due regioni Sicilia e Calabria nell'ambito delle rispettive competenze.»

Con la stessa legge si provvederà alla attribuzione delle aree di risulta delle attrezzature ferroviarie e viarie nei terminali siciliani e calabresi sullo Stretto che andranno a far parte del patrimonio indisponibile dei comuni, da

utilizzare per pubblici servizi ed attrezzature con piano particolareggiato».

TODROS. Lo ritiriamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Busetto, Beragnoli, Ferretti e Todros hanno presentato il seguente subemendamento all'emendamento Achilli:

*Sostituire la prima parte con la seguente: «in base ai piani urbanistici delle zone interessate, le cui approvazione è di esclusiva competenza delle regioni Sicilia e Calabria nell'ambito dei rispettivi territori.»*

Onorevole Busetto, mi sembra che tale sub-emendamento sia già recepito, nella parte sostanziale dall'emendamento Achilli: non riterrai ora affrontare il problema della esclusività o meno alle competenze regionali.

BERAGNOLI. Ritiriamo il sub-emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Achilli.

*(È approvato).*

L'articolo 9 risulta pertanto così formulato:

#### ART. 9.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere le partecipazioni azionarie di cui all'articolo 1 fino a concorrenza della somma di lire due miliardi e cinquecento milioni.

Per far fronte al suindicato onere l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato utilizzerà la quota di spesa prevista dall'ultimo comma dell'articolo 8 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade è del pari autorizzata ad assumere le medesime partecipazioni azionarie fino a concorrenza della somma di lire due miliardi e mezzo.

Per far fronte al suindicato onere verrà ridotto di pari importo il contributo dello Stato a favore dell'ANAS per l'anno 1972 e conseguentemente verranno ridotti degli importi di milioni mille, milioni 500 e milioni mille, rispettivamente gli stanziamenti dei capitoli numeri 503, 504 e 505 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre, con propri decreti, le variazioni

di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

Con successiva legge sarà provveduto al finanziamento delle opere accessorie e di quelle necessarie per l'adeguamento dei tracciati e degli impianti ferroviari e stradali alle esigenze dell'attivazione del nuovo collegamento sullo Stretto di Messina, in base ai piani urbanistici delle zone interessate, approvati, previo opportuno coordinamento, dalle Regioni Sicilia e Calabria, in base alle rispettive competenze.

Con la stessa legge si provvederà alle modalità di attribuzione delle aree di risulta derivanti dallo spostamento delle attrezzature viarie e ferroviarie che andranno a far parte del patrimonio indisponibile dei comuni.

I piani di cui al sesto comma del presente articolo saranno approvati prima della emanazione del decreto di cui al terzo comma dell'articolo 4.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento: *dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente articolo:*

#### ART. 10.

In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge, la Regione Calabria e la Regione Sicilia provvederanno alla nomina dei rispettivi rappresentanti all'atto della nomina del Consiglio di amministrazione.

L'eventuale ritardata nomina da parte delle Regioni interessate non invalida le deliberazioni del Consiglio di amministrazione stesso.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

L'onorevole Ferretti ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

all'atto dell'approvazione della legge che autorizza la costituzione della società per la progettazione, esecuzione e gestione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente, indispensabile e fondamentale infrastrutture per facilitare lo sviluppo dell'economia meridionale;

considerato che l'opera richiederà vari anni per essere eseguita, dovendosi ancora scegliere e progettare la soluzione ottimale e

che nel frattempo urge provvedere al potenziamento degli attuali mezzi di trasporto attraverso lo stretto, costruendo nuovi invasi e nuove navi-traghetto per aumentare almeno del 50 per cento l'odierno volume del traffico;

considerato altresì che l'opera deve contribuire ad assicurare lavoro alle industrie meridionali e a svilupparne l'apparato produttivo,

impegna il Governo

1) a progettare e costruire entro il più breve tempo possibile due nuovi invasi e porre in esercizio altre navi-traghetto;

2) a includere nei programmi IRI la costruzione nella provincia di Messina e di Reggio di quelle industrie che dovranno fornire i principali materiali di costruzione per attuare il collegamento stabile tra le due rive;

3) a sollecitare la realizzazione del programma CIPE per quanto attiene lo sviluppo industriale della Calabria e della Sicilia secondo gli impegni già assunti dal Governo.

L'onorevole Tripodi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

nell'approvare il disegno di legge per lo studio la progettazione e la costruzione del ponte per il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente,

ritiene di richiamare l'attenzione del Governo sull'attuale caotico servizio di traghettamento nello stretto di Messina, egemonizzato dalle società private " Caronte " e " Tourist Ferry Boats ", le quali sottraggono all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, a cui spetta esclusivamente il servizio di traghettamento, un'entrata di circa quindici miliardi annui; in più, la « Caronte » si permette di sviluppare anche azioni eversive contro le istituzioni democratiche, avendo già partecipato e finanziato i moti di Reggio Calabria;

rilevato che il Governo era stato impegnato dal Parlamento, con gli ordini del giorno approvati all'unanimità a conclusione del dibattito sui bilanci di previsione per il 1971 del Ministero della marina mercantile e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, a revocare le concessioni alle società private;

impegna il Governo

1) a provvedere rapidamente alla revoca delle concessioni del servizio di traghettamento ad entrambe le società private;

2) a requisire tutte le attrezzature delle società " Caronte " e " Tourist Ferry Boat ";

3) ad inquadrare nell'organico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato tutto il personale dipendente dalle società private ».

L'onorevole Greggi ha presentato i seguenti ordini del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,  
invita il Governo

a far conoscere al Parlamento entro il 15 gennaio 1972 i dati economici di partenza (traffici da e per la Sicilia - aerei, marittimi, traghetti attuali e previsioni di traffico pagante sulla nuova struttura) per lo studio del collegamento tra la Sicilia ed il continente ».

« La Commissione lavori pubblici,  
considerato che la realizzazione dell'opera prevista richiederà molti anni,  
impegna il Governo

a predisporre gli interventi necessari per potenziare, già oggi, l'attuale sistema dei trasporti nella zona dello stretto ».

LAURICELLA, *Ministro dei lavori pubblici*. Posso accettare come raccomandazione l'ordine del giorno Ferretti ed altri, anche perché esso si inserisce in una linea già annunciata dal Governo e particolarmente si riferisce agli insediamenti produttivi e occupazionali.

Circa l'ordine del giorno Tripodi, relativo alla revoca delle concessioni delle società che gestiscono i traghetti tra la Sicilia e il continente, posso accettarlo come raccomandazione.

Accolgo l'ordine del giorno Greggi relativo all'impegno del Governo a presentare in Parlamento i dati economici relativi al progettato collegamento.

Accolgo anche l'altro ordine del giorno Greggi, con il quale si impegna il Governo a potenziare l'attuale sistema dei trasporti nella zona dello stretto.

FERRETTI. Non insisto per la votazione, anche se avrei gradito un impegno maggiore da parte del Governo.

TRIPODI GIROLAMO. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente »  
(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3737).

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti . . . . . | 29 |
| Maggioranza . . . . .        | 15 |
| Voti favorevoli . . . . .    | 28 |
| Voti contrari . . . . .      | 1  |

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Achilli, Baroni, Beragnoli, Borra, Bortot, Botta, Carra, Cianca, Conte, Di Lisa, Drago, Ferretti, Fioret, Fracassi, Fulci, Giglia, Greggi, Guglielmino Giuseppe, Napolitano Luigi, Padula, Pica, Piscitello, Pisoni, Russo Ferdinando, Speciale, Tani, Todros, Tripodi Girolamo, Vianello.

La seduta termina alle 15,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO