

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1216}

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(SIGNORILE)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(NICOLAZZI)

COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(DARIDA)

COL MINISTRO DEL TESORO
(GORIA)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(LONGO)

Nuove disposizioni per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente

Presentato il 30 gennaio 1984

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente disegno di legge si propone di portare ad un livello operativo il proposito di istituire uno stabile collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente. Questo proposito ha trovato le sue prime espressioni legislative negli anni '60, allorché, con legge 28 marzo 1968, n. 384, l'ANAS venne autorizzata, in collaborazione con l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ad espletare un concorso di idee e di progetti di massima per stabi-

lire se e con quali sistemi potesse essere effettuato il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

La stessa legge autorizzò inoltre una prima spesa, iscritta nel bilancio dell'ANAS, di lire 700 milioni per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento stesso.

In esecuzione della citata legge n. 384 l'ANAS, in collaborazione con le ferrovie dello Stato, ha effettuato una serie di studi riguardanti le condizioni ambientali dello Stretto di Messina, studi che hanno permesso di acquisire una prima serie di elementi tramite rilievi geodetici, rilievi gravimetrici, prospezioni sismiche, rilievi oceanografici e la raccolta di alcuni dati generali.

Una parte della ricordata somma di lire 700 milioni è stata inoltre utilizzata per il finanziamento di un concorso internazionale di idee indetto dall'ANAS che, svoltosi nel 1971, vide la partecipazione di progettisti e di società altamente specializzate.

Allo scopo di poter cominciare a tradurre in realtà operative gli studi e le ricerche compiuti, con legge 17 dicembre 1971, n. 1158 - articolo 1 - venne disposto che alla costruzione del collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente - opera di prevalente interesse nazionale - si provvedesse mediante affidamento dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipasse direttamente o indirettamente l'IRI con almeno il 51 per cento. Il restante 49 per cento del capitale sociale doveva essere sottoscritto dalle ferrovie dello Stato, dall'ANAS, dalle regioni Sicilia e Calabria e da amministrazioni ed enti pubblici.

Senonché questi propositi, che sembravano avviare a soluzione il problema, non furono seguiti da concrete attuazioni. E soltanto l'11 giugno 1981 si è pervenuti alla costituzione della società « Stretto di Messina SpA », le cui azioni a tale data risultavano sottoscritte dall'IRI per lire

500 milioni; dall'ANAS, dalle ferrovie dello Stato, dalla regione Sicilia e dalla regione Calabria per lire 100 milioni ciascuna. Ci si avvide peraltro rapidamente che la disponibilità finanziaria era palesemente insufficiente.

Quindi in data 18 dicembre 1981 l'Assemblea della società ha deliberato alla unanimità l'aumento del capitale sociale da lire 900 milioni a lire 20.408.000.000 che risulta attualmente così sottoscritto: IRI per lire 10.408.000.000; ANAS, ferrovie dello Stato, regione Sicilia e regione Calabria per lire 2.499.980.000 cadauna.

Sono occorsi ulteriormente circa due anni per definire gli schemi di convenzioni che dovranno regolare il rapporto fra gli enti concedenti e la concessionaria « Stretto di Messina SpA ». Le stesse previsioni degli schemi di convenzione sembrano tuttavia rinviare nel tempo qualsiasi sollecito inizio della realizzazione, mentre la necessità di far fronte ai problemi offerti dalla stagnazione acuisce la urgenza di fornire alla nostra economia e, in particolare, alla nostra economia dei trasporti, soluzioni idonee a rinvigorire la funzione propulsiva dell'interscambio con i paesi del bacino mediterraneo, cui l'Italia è chiamata dalla sua stessa posizione geografica.

D'altra parte occorre evitare che iniziative già avviate in altri Stati vengano a ricondurre il nostro paese in un'area marginale dell'Europa, cui pur ci unisce la Comunità europea. La rapida realizzazione del collegamento Sicilia-continente non deve essere più considerata come una ipotesi più o meno remota.

Essa deve essere una realtà di un avvenire prossimo.

Con questo obiettivo il disegno di legge propone una serie di misure acceleratorie del complesso procedimento diretto a predisporre la fase della concreta costruzione.

Senza abbandonare lo schema generale della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, che ha individuato il soggetto propulsore in una società di diritto privato, anche se costituita con capitale interamente pub-

blico, attribuendogli la connotazione giuridica di concessionaria, i tempi degli adempimenti sono fissati con maggiore rigore.

Il progetto di massima dovrà essere attuato secondo la convenzione che è in fase di approntamento. Esso sarà accompagnato dalla relazione tecnica prevista dal secondo comma dell'articolo 4 della legge n. 1158. È sottolineato che il progetto utilizzerà tutte le indagini e tutti gli studi già acquisiti o in corso di acquisizione. Esso sarà presentato alle autorità concedenti, che sono congiuntamente il Ministro dei trasporti ed il Ministro dei lavori pubblici.

Con decreto interministeriale di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio, nonché per la parte di competenza d'intesa con il Ministro per i beni culturali ed ambientali si procederà all'approvazione, salvo quelle varianti che potranno essere richieste, del progetto di massima. Ovviamente saranno consultati il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e il Consiglio di amministrazione dell'ANAS per le rispettive competenze concernenti il collegamento ferroviario e viario. Si aprirà così la nuova fase del procedimento diretto alla predisposizione del progetto esecutivo.

Mentre il progetto di massima implicherà scelte decisive sui problemi di fattibilità e di tipologia, la fase esecutiva cui più incisivamente si rivolge il presente disegno di legge, non avendo inteso per quanto possibile ritardare lo svolgimento della prima fase già in corso, avrà tutte le caratteristiche proprie per addivenire sollecitamente alla costruzione del collegamento.

La fase diretta alla predisposizione del progetto esecutivo è prevista nella durata di un anno e sarà regolata da una nuova convenzione che dovrà essere appositamente approvata con lo stesso decreto di approvazione.

Il progetto esecutivo è approvato con decreto del Ministro dei trasporti e del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio,

semplificando così il più complesso procedimento previsto dalla legge n. 1158.

La convenzione regolerà i poteri dei Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, cui è affidata la vigilanza sulla concessionaria, necessari per adottare, ove nel caso, tutti i provvedimenti ordinatori e sanzionatori che si rendano opportuni (vedasi articolo 1, settimo comma). In questo quadro che vuole conferire allo Stato più incisivi poteri, pur serbando alla concessionaria le caratteristiche e le responsabilità proprie di una organizzazione di diritto privato, dotata di tutte le autonomie negoziali appartenenti alla disciplina privatistica, il disegno di legge (articolo 2, primo comma) ha previsto che il Presidente del Consiglio dei ministri può adottare tutti i provvedimenti occorrenti alla rapida realizzazione degli adempimenti previsti dalla convenzione. Tali poteri potranno assumere la forma di ordinanze di contenuto normativo « anche in deroga alle vigenti disposizioni legislative e nel rispetto dei principi dell'ordinamento giuridico ». E, questa, una formula che si ripete (e la cui costituzionalità è stata già accettata) nella più recente legislazione d'emergenza.

Oltre alla predisposizione del progetto esecutivo la società concessionaria dovrà provvedere alla redazione di un piano finanziario, tenendo presenti gli elementi che saranno già precisati dal progetto di massima secondo il tenore del secondo comma dell'articolo 4 della legge n. 1158. Inoltre il progetto esecutivo dovrà essere accompagnato dallo schema di convenzione secondo i lineamenti enunciati dall'articolo 7 della legge n. 1158. È comunque confermato che il progetto esecutivo non potrà essere emanato prima dell'emanazione della legge di cui al sesto comma dell'articolo 4 della citata legge.

Questa complessa opera di progettazione, che richiederà un rilevante impegno, sarà attuata dalla società concessionaria ricevendone quei corrispettivi che la convenzione prevederà, ivi comprese le eventuali anticipazioni.

Le modalità di erogazione saranno disciplinate da un decreto dei due Ministri

interessati di concerto con il Ministro del tesoro.

Ma il proposto disegno di acceleramento della procedura, la spinta che il disegno di legge intende imprimere al proposito maturato negli anni '60, probabilmente si arenerebbero se oltre alla previsione dei poteri eccezionali conferiti dal primo comma dell'articolo 2, al Presidente del Consiglio dei ministri, già illustrato, nei successivi commi dell'articolo 2 non si fossero previste particolari norme per facilitare l'accesso sui luoghi agli agenti della società, qualificati e identificati dall'autorità prefettizia con le modalità previste dalla convenzione; le occupazioni dei fondi necessari ai sondaggi, rilievi e altro occorrenti; gli effetti ablatori connessi all'approvazione del progetto di massima.

Ove applicabili troveranno ingresso al fine di avvalersene per accelerare le procedure amministrative, le disposizioni previste dalla legge 3 gennaio 1978, n. 1, e, con un rinvio anche dinamico, dalle successive modificazioni ed integrazioni.

Particolare significato per colorire ulteriormente il carattere di preminente interesse nazionale, che il Governo intende imprimere alla realizzazione dell'opera, ha il terz'ultimo comma dell'articolo 2 che chiama ad una fattiva collaborazione, scevra da appesantimenti procedurali, con la società concessionaria, le amministrazioni dello Stato, regionali, gli enti locali e gli enti pubblici, nonché le società concessionarie di pubblici servizi. Essi saranno tenuti (e quindi autorizzati) a comunicare alla società per lo Stretto di Messina dati, notizie, prospetti e studi in loro possesso attinenti alla realizzazione dell'opera.

Infine va sottolineato il particolare carattere acceleratorio che va visto nella facoltà conferita dall'ottavo comma dell'articolo 2, al presidente della società concessionaria di assegnare alle Amministrazioni dello Stato, alle regioni interessate, agli enti locali e agli enti pubblici un ter-

mine congruo, ma comunque non inferiore a sessanta giorni, trascorso il quale si riterrà acquisita la favorevole pronuncia sui pareri, sulle autorizzazioni e sulle concessioni loro richiesti.

Né apparirà anomalo conferire tali incisivi poteri al presidente di una società privata, ove si rifletta alle peculiarità dell'ente: privato sì, ma di intera partecipazione pubblica e presieduto da un organo che è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri (articolo 2, quarto comma, della legge n. 1158 del 1971).

Sempre in quadro con tale peculiarità del soggetto concessionario è stato ritenuto opportuno considerare la utilizzazione, da parte della concessionaria, di personale pubblico particolarmente qualificato da precedenti esperienze nel settore, all'uopo comandato, nei limiti rigorosamente definiti da un decreto dei Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro.

Per l'eventualità che si rendano necessari aumenti del capitale sociale della concessionaria, l'articolo 3 del disegno di legge provvede a conferire le relative autorizzazioni all'ANAS e all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nel limite peraltro di 2.500 milioni per ciascuna. È ulteriormente precisato che le deliberazioni di aumento dovranno in ogni caso rispettare l'attuale posizione di socio di maggioranza dell'Istituto per la ricostruzione industriale, cui appartiene attualmente il 51 per cento del pacchetto azionario.

Si affaccia infine la possibilità che per le azioni non optate possa entrare a far parte della società la Cassa per il Mezzogiorno, che finora è stata assente pur in presenza di un progetto di primordiale importanza per l'economia meridionale.

L'articolo 4 provvede alla copertura finanziaria della spesa preventivata in 220 miliardi facendola gravare sugli stati di previsione, in maniera sintetica delle due aziende statali.

DISEGNO DI LEGGE

PAGINA BIANCA

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il progetto di massima e la relativa relazione tecnica, di cui al primo e al secondo comma dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, concernente il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente, sono redatti dalla società concessionaria utilizzando tutte le indagini, ricerche e studi già acquisiti e sono presentati per la loro approvazione al Ministro dei trasporti ed al Ministro dei lavori pubblici.

L'approvazione della convenzione continua ad essere disciplinata dal quarto comma dell'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

Dopo che sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima con decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, e, per la parte di competenza, d'intesa con il Ministro per i beni culturali e ambientali, sentiti per le rispettive competenze il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e il Consiglio di amministrazione dell'ANAS, la società concessionaria procede, sulla base di apposita convenzione, alla predisposizione del progetto esecutivo entro un anno dalla data di approvazione della relativa convenzione.

Oltre alla predisposizione del progetto esecutivo la società concessionaria deve provvedere alla redazione di un piano finanziario per la costruzione e gestione del collegamento, nonché dello schema di convenzione di cui all'articolo 7 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

Il progetto esecutivo e gli altri atti indicati nel precedente comma sono sottoposti all'approvazione del Ministro dei trasporti e del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica.

Il decreto di approvazione non è emanato prima che sia entrata in vigore la legge di cui al sesto comma dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

Il Ministro dei trasporti e il Ministro dei lavori pubblici, per le parti di rispettiva competenza, esercitano l'alta vigilanza sulla società concessionaria con le modalità previste dalle convenzioni che regolano anche gli eventuali provvedimenti sollecitatori e sanzionatori.

La convenzione di cui al precedente terzo comma determina l'importo dei corrispettivi dovuti alla società concessionaria, anche a titolo di anticipazione, nella misura e con le modalità stabilite con decreto dei Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica.

ART. 2.

Il Presidente del Consiglio dei ministri può adottare quei provvedimenti che si rendano necessari per la realizzazione dell'opera di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, nonché degli adempimenti di cui alla convenzione prevista dal precedente articolo 1, anche in deroga alle vigenti disposizioni legislative. Di tali provvedimenti è presentata una relazione al Parlamento.

Gli agenti della società concessionaria, qualificati ed identificati dal prefetto con le modalità previste dalla convenzione di cui al precedente articolo 1, sono autorizzati ad accedere nelle proprietà pubbliche e private, eccettuate quelle destinate ad uso abitativo, per gli accertamenti che si rendano necessari ai fini degli adempimenti affidati alla società concessionaria.

Ove per gli adempimenti e le opere oggetto della concessione si rendesse necessario acquisire la disponibilità temporanea o permanente di beni immobili privati o pubblici, i prefetti delle province di Reggio Calabria e di Messina, nelle rispettive competenze, sono autorizzati ad adottare, su istanza del presidente, i re-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

lativi provvedimenti di occupazione temporanea e di espropriazione per pubblica utilità.

L'approvazione del progetto di massima ha l'effetto di dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza e indifferibilità.

Si applicano ai fini degli adempimenti e delle opere cui è tenuta la società concessionaria le disposizioni relative all'acceleramento delle procedure previste dalla legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni.

Le amministrazioni dello Stato e regionali, gli enti locali e gli enti pubblici o imprese private esercenti pubblici servizi, sono tenuti a comunicare alla società concessionaria nel termine prefissato dal suo presidente dati, notizie, progetti e studi in loro possesso attinenti alla realizzazione degli adempimenti pertinenti all'oggetto della concessione.

Per lo stesso fine il presidente della società concessionaria può richiedere alle amministrazioni dello Stato e agli enti pubblici il comando di personale, particolarmente qualificato, in misura non superiore al contingente che è determinato con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, che ne regola anche i compensi.

È in facoltà del presidente della società concessionaria di assegnare alle amministrazioni dello Stato, delle regioni interessate, degli enti locali e degli enti pubblici, che siano chiamati in base a legge o regolamenti a pronunciarsi in via consultiva, autorizzatoria o concessoria sulla realizzazione del progetto di massima o esecutivo e delle opere pertinenti all'oggetto della concessione, un congruo termine, comunque non inferiore a sessanta giorni, trascorso il quale si intende conseguita, nel caso di silenzio, la favorevole pronuncia del soggetto richiesto.

ART. 3.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e l'Azienda nazionale autonoma delle strade sono autorizzate ad assumere, ciascuna fino alla concorrenza della

somma di lire 2.500 milioni, ulteriori partecipazioni azionarie nella società concessionaria, in conseguenza di deliberazioni di aumento di capitale.

Per gli scopi di cui al precedente comma, nell'anno finanziario 1984 è iscritta la somma di lire 2.500 milioni rispettivamente nello stato di previsione del Ministero dei trasporti ed in quello del Ministero dei lavori pubblici da assegnare alle aziende indicate nello stesso comma in relazione alle effettive necessità.

All'onere complessivo di lire 5 miliardi si provvede ai sensi del successivo articolo 4.

La Cassa per il mezzogiorno, previa autorizzazione del CIPI, su proposta del Ministro per gli interventi straordinari nel mezzogiorno, può assumere partecipazione azionaria nella società concessionaria. In tal caso sono apportate allo statuto della predetta società le conseguenti modificazioni.

Le partecipazioni di cui al primo comma del presente articolo, quella di cui al comma precedente, nonché quelle concernenti gli altri soggetti pubblici indicati dall'articolo 1, secondo comma, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, devono essere attuate nel rispetto delle disposizioni di cui al primo e secondo comma dell'articolo 1 della stessa legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

ART. 4.

La spesa di lire 220 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge è iscritta negli stati di previsione dei Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici in ragione, per ciascuno di essi, di lire 30 miliardi nell'anno 1984, di lire 35 miliardi nell'anno 1985 e di lire 45 miliardi nell'anno 1986.

Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo utilizzando la voce « Fondo investimenti e occupazione ».

Il Ministro dei tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.