

2

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,45.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione dei rappresentanti di IRI, IRITECNA e Società Stretto di Messina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti di IRI, IRITECNA e Società Stretto di Messina nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'interconnessione tra i vari settori del trasporto anche alla luce del mercato unico comunitario del 1993.

Prima di cedere la parola al presidente Nobili, desidero ringraziare i nostri ospiti per la loro disponibilità.

FRANCO NOBILI, *Presidente dell'IRI*. È mio desiderio ringraziare lei, signor presidente, e gli onorevoli componenti codesta Commissione parlamentare per la possibilità che viene offerta all'IRI ed alle società del gruppo direttamente interessate al progetto dell'attraversamento dello stretto di Messina di rappresentare la reale ed effettiva situazione di fatto e di diritto in essere su detto tema, che è stato assunto come oggetto specifico dell'indagine conoscitiva in corso.

I rappresentanti delle società IRI-TECNA e Stretto di Messina saranno, nella loro esposizione, sicuramente più circostanziati e puntuali sulle valutazioni e sui fatti che hanno concorso a determinare la scelta sul tipo di attraversamento dello stretto e sulle deliberazioni assunte in ordine a tale scelta.

Il mio intervento vuole essere una testimonianza sulla ferma determinazione

del gruppo a studiare, progettare e realizzare, in rispondenza a quanto disposto dall'articolo 2 della legge n. 1158 del 1971, l'opera nel modo più confacente, sotto tutti i diversi profili, ivi compresi quelli tecnici, della sicurezza e dell'economicità.

L'iniziativa di cui discutiamo investe un'opera di grandissima rilevanza, non solo sotto il profilo tecnico-scientifico, ma anche in termini di carattere economico e sociale per le sue ricadute a favore dello sviluppo del territorio meridionale.

Il gruppo si ritiene fortemente impegnato nel coordinamento di tale iniziativa sia perché ad esso demandato dalla volontà del legislatore sia perché rientra in un'area di attività che è propriamente sua, per specifico mandato a progettare, realizzare e gestire le infrastrutture ed i servizi in ordine alle comunicazioni viarie in concessione.

Permettetemi, onorevoli parlamentari, di rappresentare l'esigenza che tale iniziativa consegua tutti i consensi necessari per la sua realizzazione nei tempi o secondo le modalità stabilite dalla legge e dagli atti convenzionali, senza che la riproposizione di alternative già esaminate e inidonee possa comportare un ingiustificato rinvio, che avrebbe sicuramente conseguenze anche di carattere economico.

In un momento particolarmente delicato, come l'attuale, nei rapporti intercomunitari, con riferimento all'appuntamento del 1993 per l'attuazione del mercato unico europeo, è esigenza assoluta che non si creino dubbi e perplessità in ordine all'attività svolta per gli studi di fattibilità espletati per la determinazione delle scelte tipologiche dell'attraversamento.

Promuovere e motivare tali dubbi è negativo soprattutto per la pubblica amministrazione concedente.

È a tutti ben noto che il disposto della legge n. 1158 del 1971 prevede l'affidamento dello studio, della progettazione, della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società controllata dall'IRI e sono a tutti note le fasi procedurali previste per l'attuazione del progetto di massima, per l'approvazione dello stesso, per la redazione del progetto esecutivo e per l'approvazione di quest'ultimo.

Nel 1981 è stata costituita la Società Stretto di Messina, che ha aumentato il proprio capitale sociale nel 1982 a 20 miliardi e nel 1989 a 51 miliardi, per avere i mezzi finanziari necessari ad effettuare lo studio di fattibilità per l'attraversamento stabile, viario e ferroviario.

Nel 1985, con specifica convenzione, l'ANAS e l'Ente ferrovie dello Stato hanno disciplinato l'effettuazione di studi e ricerche per la fattibilità di tale collegamento stabile, con l'impegno per la società concessionaria di svolgere tutte le indagini e gli approfondimenti necessari per pervenire alla più confacente scelta tipologica dell'opera, che tenesse presente anche i risultati del concorso di idee effettuato dall'ANAS, in collaborazione con l'Ente ferrovie dello Stato, previsto dalla legge n. 384 del 1978.

Le risultanze degli studi e delle ricerche dovevano essere espresse in una relazione, da presentarsi entro un anno all'ANAS ed all'Ente ferrovie dello Stato, sulla quale doveva essere reso il parere dei consigli di amministrazione dell'Ente stesso e dell'ANAS, la quale ultima doveva poi deliberare sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici.

Entro i due anni dalla resa di dette deliberazioni, la concessionaria doveva presentare il progetto di massima. La convenzione è stata, come noto, approvata con decreto interministeriale.

Nel 1986 la società ha presentato il rapporto di fattibilità, contestualmente alla presentazione di un rapporto di una consulta estera, composta da scienziati di provenienza internazionale, che ha effet-

tuato un controllo sulle metodologie suggerite dalla Società Stretto di Messina nella redazione del rapporto.

Nel luglio del 1988, il ministro dei trasporti ha presentato al Parlamento una relazione dalla quale si evince che la consulta estera ha espresso parere favorevole in ordine all'ipotesi del ponte sospeso e che le commissioni tecnico-economiche dell'Ente ferrovie dello Stato e dell'ANAS, sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici, hanno espresso parere favorevole sulla scelta della soluzione del ponte.

In tale relazione si precisa (lo rammento) che il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha comunicato alla Stretto di Messina spa, nell'aprile del 1988, la decisione di ritenere la soluzione aerea la più idonea per l'attraversamento stabile sullo stretto.

In modo analogo si è espresso il consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato con propria deliberazione nel maggio 1988.

In definitiva, lo stato di diritto e di fatto è che i due noti concedenti, l'ANAS e l'Ente ferrovie dello Stato hanno formalmente determinato la scelta tipologica dell'attraversamento ed attendono dalla concessionaria la produzione del progetto di massima, da redigere, peraltro, con la collaborazione degli organi tecnici dell'ANAS e dell'Ente ferrovie dello Stato, secondo la tipologia prescelta.

Gli enti concedenti, in definitiva, dopo aver approfondito l'analisi delle soluzioni possibili, subalvea, alvea ed aerea, hanno dato il preciso mandato alla concessionaria di procedere al progetto di massima dell'attraversamento aereo, peraltro con unica campata.

Permettetemi di aggiungere, onorevoli deputati, che entro la fine del 1992 il progetto di massima dovrà essere presentato e che, in sede di approvazione dello stanziamento per il progetto di massima espresso nella legge finanziaria 1991, è stato approvato un ordine del giorno che prevede lo scioglimento della società nel caso in cui entro la suindicata scadenza non venga approntato il progetto di massima.

D'altra parte, è necessario tenere in conto che sono anni che si conducono studi ed approfondimenti sulle modalità per l'attraversamento dello stretto e che ogni soluzione è stata attentamente e scientificamente esaminata.

Sulla base di tale inconfutabile constatazione, è possibile, dopo aver raggiunto una definitiva determinazione sulla soluzione da adottare da parte degli organi istituzionalmente competenti e quando è già in atto la redazione del progetto di massima, sollecitare il Parlamento a proporre la ridiscussione della soluzione adottata?

È possibile, infine, che si richieda alle amministrazioni competenti di rivedere le deliberazioni già assunte per riproporre una soluzione già considerata non confacente?

È indubbiamente interesse di tutti che un'opera di tale mole e di tale significato sia progettata e realizzata nel modo migliore, ma non possiamo frapparci continui dubbi e perplessità rimettendo continuamente in discussione le decisioni già prese dopo tutti i necessari approfondimenti.

Mi sia, comunque, consentito esprimere l'auspicio che, anche in un quadro di confronto di tutte le valutazioni, si possa procedere in una convergenza di consensi, ai diversi livelli, fra tutti i soggetti interessati al fine di consentire una rapida realizzazione dell'opera, in uno sforzo di comune e fattiva collaborazione.

Desidero ancora esprimere il mio ringraziamento agli onorevoli parlamentari per l'attenzione prestata a queste mie sintetiche constatazioni e considerazioni.

ERNESTO SCHIANO, *Amministratore delegato dell'IRITECNA*. Nella qualità di amministratore delegato dell'IRITECNA, società per l'impiantistica industriale e l'assetto del territorio del gruppo IRI, desidero porgere il mio ringraziamento ai membri della Commissione trasporti della Camera dei deputati per l'opportunità che mi è data di intervenire ai lavori odierni della Commissione.

Il peso ed il valore strategico di un'opera come la realizzazione del collegamento fra la Sicilia ed il continente sono evidenti.

IRI ed IRITECNA, secondo il dettato della legge, detengono il controllo della società concessionaria di Stato Stretto di Messina. Nella stessa sono inoltre presenti le ferrovie dello Stato, l'ANAS e le due regioni interessate.

Tra gli azionisti, IRITECNA si sente a pieno titolo responsabilizzata ad assumere il ruolo di socio imprenditore che affianca gli altri soci, espressione di amministrazioni pubbliche centrali e periferiche. Ed è nella coscienza della propria identità che IRITECNA ritiene indispensabile proseguire nei proficui sforzi per la definizione del progetto definitivo. Soltanto il rispetto rigoroso dei tempi (regolati tra l'altro dalla normativa di legge) consentirà una pianificazione coerente delle attività necessarie alla realizzazione dell'intervento.

Lo stato attuale della definizione progettuale, il livello di completa affidabilità raggiunta, la formulazione di ipotesi di copertura dell'investimento non ad esclusivo carico dello Stato, sono tra i fattori più interessanti che ci spingono ad impegnarci ulteriormente nella realizzazione dell'opera.

IRITECNA ha compiuto, assieme agli altri azionisti, uno sforzo sensibile nella promozione dell'opera fin dalla costituzione della società concessionaria Stretto di Messina; nell'ottica di azionista imprenditore ha lavorato ed impegnato risorse tecniche, professionali e finanziarie perché, nell'ambito di più ipotesi progettuali, una soluzione fosse univocamente individuata dagli enti concedenti. Oggi c'è un progetto definito (il ponte ad unica campata). Si tratta di un progetto tecnicamente valido, sul quale sono state impegnate risorse tecniche e professionali per un importo pari a 56 miliardi di lire. È importante che tutto questo significativo patrimonio non vada disperso.

Tra le diverse opportunità che rafforzano l'attribuzione di grande valore strategica al ponte sullo stretto di Messina e

che ci vedono fortemente impegnati perché si prosegua e si concluda nei tempi previsti la progettazione dell'opera, è possibile ricordarne solo alcune. In primo luogo, il ruolo di infrastruttura di integrazione di un sistema di comunicazioni continentali che vede una complessivamente sufficiente rete di interconnessione autostradale europea (ad oriente il ponte sul Bosforo, a nord i grandi trafori alpini e ad occidente il previsto collegamento tra Gibilterra ed il Marocco).

Il ponte sullo stretto di Messina diviene oggi il primo collegamento europeo verso il Mediterraneo centrale ed il Nord Africa.

Ricordo ancora il ruolo del ponte quale motore allo sviluppo della futura area metropolitana dello stretto, area nella quale società del nostro gruppo sono impegnate nella progettazione e nella realizzazione di interventi di sviluppo e di miglioramento della qualità urbana.

Sempre nell'ottica di azionista imprenditore, che IRITECNA vuole mantenere all'interno della Società Stretto di Messina desidero ricordare ancora alcuni spunti di grande interesse potenziale per il sistema Italia. Mi riferisco, in particolare, alla possibilità di completare la direttrice autostradale nord-sud all'interno del territorio siciliano favorendo l'apertura della Sicilia verso il continente e le cui implicazioni sono non solo di natura tecnica ed economica, ma anche e soprattutto di carattere sociale.

Penso poi all'affermazione, a livello mondiale, di una nuova capacità ingegneristica per l'imprenditoria nazionale.

In termini poi di grandi opzioni infrastrutturali per il nostro paese, mi pare interessante evidenziare il naturale collegamento tra l'attraversamento ferroviario sullo stretto ed i programmi per l'alta velocità della rete ferroviaria nazionale, ormai di prossimo avvio.

Mi si permetta infine di ricordare l'esperienza ormai trentennale delle società concessionarie del gruppo IRITECNA che hanno realizzato e gestito la rete autostradale del nostro paese, la più estesa

rete autostradale a pedaggio a livello mondiale, e successivamente completato alcuni dei grandi attraversamenti alpini e importanti infrastrutture di viabilità superiore metropolitana a supporto delle reti viarie urbane.

Proprio partendo da questa esperienza, riteniamo di poter dare ogni garanzia per affrontare questa nuova importante sfida.

NINO CALARCO, *Presidente della Società Stretto di Messina*. Vorrei innanzitutto ringraziare il presidente ed i componenti la Commissione trasporti per l'audizione della Società Stretto di Messina nell'ambito dell'indagine conoscitiva promossa sul tema dell'interconnessione tra i vari settori del trasporto, anche alla luce del mercato unico del 1993.

In riferimento alla tematica dell'audizione, ricordo che proprio un anno fa il commissario ai trasporti della CEE, Karel Van Miert, ha affermato che il grande mercato vivrà proprio sulle strade e sulle ferrovie d'Europa una delle sue battaglie più difficili: la posta in gioco rasenta i 200 miliardi di dollari, certo una bella scommessa per un settore che se è uno dei più promettenti dal punto di vista del *business* è anche tra i più arretrati da quello dell'armonizzazione!

La Comunità economica europea ha più volte esaminato con grande attenzione il problema del collegamento stabile nello stretto di Messina, ma alla fine si è arresa poiché il Governo italiano ha scelto la strada del silenzio assoluto, mancando la certezza della « costruibilità del ponte ». Sicché, adesso, la proposta di regolamento del Consiglio delle Comunità europee relativo all'attuazione di un programma d'azione nel campo dell'infrastruttura, in vista della realizzazione del mercato integrato dei trasporti nel 1992, ignora il collegamento Sicilia-continente.

L'audizione odierna, inoltre, mi permette di ringraziare personalmente la Commissione trasporti per la decisione politica presa il 17 ottobre 1990 quando assunse il fermo proposito di porre termine alla cosiddetta *telenovela* della progettazione del ponte (viario, ferroviario e

per altri servizi pubblici) sullo stretto, affidata, con la legge n. 1158 del 1971, alla Società dello Stretto di Messina, concessionaria di servizio pubblico e ad intero capitale pubblico.

Il punto fermo, la Commissione lo ha apposto con l'emendamento al disegno di legge finanziaria per il 1991 (tabella B), votando la concessione di 40 miliardi di lire in tre esercizi (10 miliardi nel 1991, 15 nel 1992 e 15 nel 1993) a favore della Società dello Stretto di Messina affinché quest'ultima potesse presentare entro il 31 dicembre 1992, cioè alla vigilia del « capodanno » del mercato unico europeo, il progetto di massima del ponte, pena lo scioglimento della società stessa. Così, infatti, ammonisce un ordine del giorno accolto come raccomandazione. La Camera e il Senato, nella loro sovranità, hanno poi fatto proprio l'emendamento diventato, con voto quasi unanime delle Assemblee, legge il 22 dicembre scorso.

La realizzazione del ponte, se è opera di interesse europeo secondo un giudizio espresso dal Parlamento di Strasburgo, è soprattutto opera di interesse nazionale. Infatti il collegamento, una volta che della costruibilità del ponte vi sarà certezza a livello tecnico scientifico, non potrà non far accelerare gli interventi complementari nell'ambito del miglioramento dell'attuale, pessimo, sistema ferroviario e stradale della Sicilia e della Calabria.

La certezza non potrà non costringere le regioni Sicilia e Calabria a reinserirlo come punto di riferimento nei piani regionali dei trasporti; e l'ANAS e le Ferrovie non potranno, a loro volta, non rivedere l'impostazione dei loro programmi di rinnovamento dei sistemi stradali e ferroviari nelle due regioni anche alla luce del programma per l'alta velocità.

Gli interventi complementari, rimuovendo strozzature a monte o a valle del collegamento stabile, permetteranno di aumentarne l'impatto in misura spesso cospicua determinando un moltiplicatore economico delle ricadute che esperti giapponesi di provata capacità hanno definito « quasi inimmaginabili »; ricadute anche sociali sul versante della Calabria meri-

dionale martoriata da un aumento della delinquenza giovanile e dallo slittamento di fasce della popolazione verso la contiguità col malaffare per mancanza di serie prospettive di lavoro pulito.

Pertanto, non è retorico affermare che con la certezza del ponte si potranno affrontare in parte i destini socioeconomici della Sicilia e della Calabria, due regioni che in prospettiva risulteranno saldate dalla grande, vaticinata, città metropolitana dello stretto (Messina-Villa San Giovanni-Reggio Calabria); scelta idonea a superare la mentalità assistenzialista.

La città metropolitana, con una popolazione residente di oltre 700 mila unità, dovrà, nel tempo, ricevere il riconoscimento istituzionale giacché sono evidenti le conseguenze negative derivanti dalla doppia, e qualche volta conflittuale, gestione del territorio dello stretto da parte di due regioni a statuto diverso (autonomo o speciale quello della Sicilia, ordinario quello della Calabria). Per non parlare dell'impossibilità di progettare ed eseguire soluzioni socioeconomiche omogenee tra le due sponde. Prova ne sia che ancora non decolla operativamente l'accordo di programma del 19 dicembre 1989 « per la realizzazione di nuovi approdi e delle infrastrutture necessarie di collegamento per la razionalizzazione del traghettamento sullo stretto di Messina e per l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e di servizi ».

L'opera, inoltre, è considerata basilare dall'ANAS per il « corridoio tirrenico » (itinerario euroafricano) e per quello « pede-appenninico-adriatico » (itinerario euro-mediorientale).

Questi brevi accenni dovrebbero convincere i soliti, spesso interessati, scettici che la realizzazione del collegamento stabile nello stretto di Messina non è un corollario solo « trasportistico ». Ma la prospettazione di tali convincimenti non deve costituire alibi per non fare nulla nei prossimi quindici anni o, peggio, fornire la giustificazione di provvedimenti che blocchino risorse destinate alla navigazione nello stretto.

A questo punto desidero rivolgere un elogio al Servizio studi della Camera in merito alla predisposizione della documentazione n. 636 (con qualche riserva sui criteri di scelta della selezione di articoli giornalistici).

Mi sia ora consentita una breve sintesi dell'itinerario obbligatorio attraverso il quale il presidente e il nuovo consiglio d'amministrazione della Società dello Stretto di Messina coordinano e controllano la progettazione del ponte effettuata da parte dello *staff* dei consulenti della Società che agiscono in sinergia con le delegazioni di alta sorveglianza nominate nel 1989 e nel 1990 dai ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, dopo che fu operata, nel maggio 1988, la scelta irreversibile della opzione ottimale sul tipo di collegamento.

Tre sono state le opzioni principali che la società dovette prendere in considerazione: il progetto di un ponte stradale, ferroviario o misto; il progetto di una o più gallerie alvee (subacquee ma sospese sopra il fondale) ed il progetto di un tunnel subalveo (scavato sotto il fondale).

Per inciso vorrei sottolineare che chi usa il termine « tunnel » per la seconda opzione, quella alvea provoca, involontariamente, una confusione, forse per rimuovere il poco invitante termine « struttura tubolare sommersa ». È tunnel invece la galleria sotto il fondale della Manica.

Nel maggio 1988, l'ANAS e le Ferrovie dello Stato, cioè gli enti interessati al collegamento stabile ferro-autostradale, sulla base del rapporto di fattibilità consegnato dalla società, scelsero l'opzione del ponte sospeso aereo, a una o due campate, nella parte meno larga dello stretto di Messina, tra Ganzirri (Sicilia) e Punta Pezzo (Calabria), autorizzando il passaggio alla fase due, cioè la progettazione di massima.

Alla fine del 1990, l'ANAS e le Ferrovie dello Stato, preso atto che non era fattibile la costruzione di una pila in mare, hanno autorizzato la prosecuzione del progetto del ponte a una sola campata.

Quindi dopo molti decenni di idee, studi e di progetti, può essere dietro l'angolo l'inizio della costruzione del ponte, che permetterà a un'auto o a un treno, partito da Mazara del Vallo – distante 130 chilometri da Tunisi – di raggiungere la Gran Bretagna « a piedi asciutti », cioè senza dover trasbordare su natanti.

Il posizionamento del ponte è la risultante di numerosi e approfonditi studi che hanno interessato in modo interdisciplinare problemi ambientali, territoriali, geofisici, geologici, geotecnici e di ingegneria strutturale.

La fiducia della classe dirigente di Messina di vedere attuata la prospettiva del collegamento stabile nello stretto, che potrà diventare percorribile nel primo decennio dell'anno 2000, ha fatto sì che nella variante al piano regolatore generale sia stato concepito un sistema completo di trasporti agile e scorrevole, attraverso la creazione di un collettore, che definisce la sistemazione della possibilità e risolve il problema principale e attuale, quello del traffico relativo all'imbarco e allo sbarco delle navi da e per la Calabria, riservando al futuro ponte la zona per l'attracco a mare. Il collettore ad ansa inoltre serve ai progettisti del ponte come base di raccordo all'interno del territorio messinese anche in vista della costruzione di una metropolitana tra Messina e Reggio.

Questa idea del ponte non è più, quindi, futuribile, né dovrà essere oggetto ancora di sarcasmi all'italiana. Anzi è il momento di archiviare slogan giornalistici ripetitivi come « ponte dei sospiri, ponte della leggenda, ponte dei miraggi » e via dicendo e di non mescolare più argomenti tecnici e argomenti politici.

Perché tanti ritardi (che non sono purtroppo ancora finiti) in questi ultimi venti anni? Lo Stato, dopo il fallimentare concorso di idee 1969-1971, promulgò la legge n. 1158 del 1971, con la quale fece obbligo all'IRI, anche attraverso una sua collegata (l'Italstat, oggi IRITECNA), di dar vita a una società per azioni, di diritto privato, ma a capitale interamente pubblico, per lo studio, la

progettazione e la costruzione di un collegamento stabile ferroviario e stradale, escludendo qualsiasi intervento privato. Addirittura una volta che il collegamento sarà realizzato, la gestione della parte ferroviaria sarà assunta dalle Ferrovie dello Stato.

Ma dovettero trascorrere 10 anni prima che la Società Stretto di Messina fosse costituita (21 giugno 1981) e ancora 4 anni e mezzo prima che la società Stretto di Messina potesse cominciare se non a studiare a operare alla luce del sole, in piena legittimità.

Nella legge n. 1158 del 1971 non si parla di studio di fattibilità dell'opera ma vengono indicati, all'articolo 4, soltanto gli enti (ANAS e Ferrovie) che devono collaborare alla esecuzione del progetto di massima, sicché la Società Stretto di Messina dovette aspettare che il Governo Craxi studiasse il tipo di convenzione che colmasse la lacuna della legge, per anteporre al progetto di massima lo studio della fattibilità dell'opera, visto i mancati risultati del concorso di idee. Passaggio, questo, irrinunciabile. Occorreva, infatti, approfondire prima quale delle tre soluzioni (sottomarina, alvea, aerea) meritasse di essere « promossa » a tale fase. E non si continui a sostenere, da parte di qualcuno, che la Società Stretto di Messina avrebbe dovuto provvedere a tre simultanei progetti di massima.

La convenzione fu pure ritardata in ragione del fatto che il Governo aveva presentato, nel 1984, in Parlamento, il disegno di legge n. 1216 con il quale si intendeva modificare la legge del 1971 in materia di esproprio, ma soprattutto per assegnare 220 miliardi di allora ai Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici per fini di progettazione.

La Camera, dopo utili audizioni presso codesta Commissione, non andò oltre, sospendendo il tutto per l'interruzione della legislatura (1987). Ricordo che il Presidente del Consiglio di allora, Craxi, allorché firmò nella sala delle Repubbliche marinare di Palazzo Chigi, il 27 dicembre 1985 ore 12,30, la convenzione con la Società Stretto di Messina, era convinto

delle parole che stava pronunciando in onore di un'opera – il ponte precisò – « da primato mondiale » e di cui con quella cerimonia, secondo il capo dell'Esecutivo, si stava realizzando il « taglio del nastro amministrativo ». Tra l'altro la posa della prima pietra veniva indicata nel 1988 e la ultimazione nel 1996. Senza l'altro ci fu un eccesso, non del tutto ingiustificato, di entusiasmo.

Dopo le elezioni del 1987, il nuovo ministro dei trasporti, Santuz, non riuscì a sostenere al Senato, nell'inverno dello stesso anno, il disegno di legge che concedeva con la finanziaria, 60 miliardi alla Società Stretto di Messina per il completamento del progetto di massima del ponte, perché già erano al lavoro le impalpabili *lobbies* contrarie.

La Società Stretto di Messina, priva di mezzi, rischiò di chiudere i battenti. Ma intervenne la decisione del VI Governo Andreotti, essendo ministro dei trasporti Bernini, di prestare diversa attenzione alla Società Stretto di Messina attraverso la nomina di un nuovo presidente, che chiese all'IRI e al suo attento e solidale presidente Nobili di nominare i nuovi consiglieri di amministrazione (cosa puntualmente fatta) e di investire Governo e Parlamento della responsabilità di stabilire in che modo la Società Stretto di Messina, priva ormai di risorse finanziarie (era già stato impegnato il raddoppio del capitale sociale da 20 a 50 miliardi di lire), potesse andare avanti nella progettazione del ponte.

L'alternativa era, e rimane (se il Governo non si affretta a presentare il disegno di legge di attuazione della finanziaria per il 1991) quella dello scioglimento della società. E sulla chiarezza dei miei immediati propositi fa fede la lettera che il 15 luglio 1990 indirizzai al Presidente del Consiglio onorevole Giulio Andreotti e ai ministri dei trasporti Bernini, dei lavori pubblici Prandini e delle partecipazioni statali, il compianto Piga.

Il compito mio e del consiglio di amministrazione, che si insediò il 10 settembre 1990, cioè 10 mesi fa, è uno e uno

solo: presentare dopo apparenti anni di fuoricorso la tesi di laurea sul Ponte.

Del progetto, del processo tecnico organizzativo per la sua realizzazione, vi parlerà tra poco il professor Baldo De Rossi, amministratore delegato della Società Stretto di Messina, valido *manager*, cui va il mio personale riconoscimento per il lavoro fin qui svolto con competenza e dedizione, lavoro che riceve impulso dal suo forte impegno meridionalista.

Prima di finire permettetemi di ricordare il ragionamento di uno dei maggiori esperti mondiali di teoria dell'organizzazione, Martin Landau: « Se scommettiamo il nostro futuro su un complesso di norme è molto meno probabile che beneficiamo di quelle associate all'efficacia o alla affidabilità, norme che per loro natura devono prendere in considerazione il criterio della loro correttezza. Laddove l'efficienza e il suo stretto correlato, l'ottimizzazione, si fondano sull'ottimismo, l'affidabilità si basa sul realistico presupposto della possibilità di sbagliare. La differenza è importante: è questo che distingue una gestione orientata al successo da una gestione orientata ad evitare l'insuccesso ».

I progettisti della Società Stretto di Messina sono orientati al successo, i politici a evitare l'insuccesso. Stiamo lavorando, motivati, insieme con le delegazioni di alta sorveglianza ed assistenza delle Ferrovie dello Stato, dell'ANAS e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla definizione del progetto di massima definitivo del ponte per rispettare la scadenza (fissata anche da codesta Commissione) del 31 dicembre 1992. La data coincide con il « capodanno » europeo del 1993.

Non è stata una coincidenza voluta, ma permettetemi di esprimere l'aspirazione nostra, di uomini del Sud, di correre a presentare un progetto che certamente da solo non potrebbe fare evitare al nostro paese di « prendere una tale nasata che ci vorranno trent'anni per rimmetterlo in piedi » (secondo la pessimistica, ma non infondata, diagnosi dell'am-

ministratore delegato della FIAT Cesare Romiti davanti alla Commissione bicamerale per le partecipazioni statali, il 10 aprile 1991). Può, invece, il progetto costituire un biglietto da visita che contribuisca a confermare l'Italia nazione di serie A, meritevole cioè, di entrare nel mercato unico europeo, concepito, mi piace ricordarlo con orgoglio, nella conferenza tenutasi il 1° giugno 1955 nella mia Messina.

Il progetto deve dare, in particolare, una parola di speranza soprattutto ai giovani della città e della provincia di Reggio Calabria: lo Stato torna in riva allo stretto non più in nome della dura repressione. Alle divise delle forze dell'ordine si sostituiscano le tute bianche dei tecnici del ponte e, poi, gli abiti multicolori di una moltitudine multirazziale di uomini che, da turisti vorranno vedere, almeno per una sola volta nella loro esistenza, un prodigio della scienza e della tecnica quale sarà, se sarà, l'arco magico che unirà tra Scilla e Cariddi ciò che la natura ha diviso.

Alla luce del sole mediterraneo. Non nel sommerso.

BALDO DE ROSSI, *Amministratore delegato della Società Stretto di Messina*. Signor presidente, onorevoli deputati, la scelta del ponte a campata unica è una scelta definitiva, compiuta dagli enti concedenti, Ferrovie dello Stato, ANAS e dalla commissione tecnica del consiglio superiore dei lavori pubblici e confermata nel novembre 1990, come risulta dalle relazioni che mi hanno preceduto.

Con questa scelta si è chiuso un importante periodo di studi, ricerche e progetti effettuati dalla Società Stretto di Messina dopo il decreto di concessione del dicembre 1985, attività che è ampiamente esposta nei documenti che oggi, come amministratore delegato della società, presento alla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati.

Il ponte a campata unica non è un prototipo, poiché fa seguito a esperienze che coprono ampiamente l'arco di un se-

colo. Nell'ultimo ventennio, in Europa, sono stati realizzati due ponti sul Bosforo, il ponte sul Tago ed i ponti inglesi sull'Humber ed il Severn; in Giappone i ponti Kita-Bisan Seto e Akashi Kaikyo.

Quel che può sorprendere è la luce più ampia rispetto ai ponti esistenti, mentre non può dirsi nuovo l'inserimento della linea ferroviaria, già introdotta nel ponte giapponese di Kita-Bisan Seto.

Gli studi e i progetti condotti dalla Società Stretto di Messina consentono di fugare le preoccupazioni nostre e dell'opinione pubblica e di annullare anche quelle esternate da ambienti interessati al « contro ».

Ci si chiede, tra l'altro, come potrà svolgersi il traffico stradale e ferroviario con i forti venti che investono il ponte e come potranno resistere i mezzi al dondolio dell'impalcato. Al riguardo, vorrei precisare che il vento massimo che si riscontra nello stretto, e non con direzione perpendicolare al ponte, è lo scirocco, che arriva per qualche ora durante l'anno (5-6 ore) a punte di 120 chilometri orari (33 metri al secondo). Tutti i venti non provocano alcun dondolio e mantengono l'impalcato in una deformata inclinata che, con venti di 120 chilometri orari, ha una freccia di 5 metri dall'assetto in assenza di vento. Tale freccia, in rapporto alla lunghezza dell'impalcato, corrisponde all'1,5 per mille e può assimilarsi ad una curva con un raggio di molte decine di chilometri assolutamente inavvertibile dall'autista.

Alle estremità dell'impalcato sono posti frangivento con alettoni stabilizzanti che proteggono le macchine ed i treni dal vento, al punto che il traffico sarà consentito senza limitare la velocità delle auto e dei treni con la sola cautela, per gli autocarri telonati, di ridurre la velocità da 90 a 70 chilometri orari con venti di 120 chilometri orari.

Ci si può domandare, inoltre, che cosa succederà del ponte qualora dovessero verificarsi sismi della magnitudo di quello che ha distrutto Messina nel 1908. In proposito, occorre precisare che l'impalcato del ponte è l'ultima struttura che sente le

vibrazioni del sisma, le quali vengono filtrate attraverso le fondazioni delle torri, le torri stesse ed il sistema di sospensione dell'impalcato. Infatti, considerato che il periodo fondamentale di vibrazione dell'opera è dell'ordine di 30 secondi, il sisma non riesce in pratica ad eccitarlo e lo stesso vale per le altre principali forme di vibrazione. Complessivamente, quindi, l'impalcato di un ponte sospeso di tali dimensioni è certamente una delle più sicure opere di ingegneria civile nei confronti del sisma.

Per quanto riguarda l'influenza delle variazioni di temperatura su un impalcato di lunghezza così elevata, ricordo che i giunti di dilatazione sono previsti da entrambe le parti del ponte per permettere un movimento di questo della lunghezza totale di 6 metri (più 3 e meno 3), non tanto per le variazioni di temperatura che sono lente e si limitano al massimo a più o meno 0,70, ma anche per le variazioni dell'impalcato dovute al passaggio dei carichi pesanti (due treni merci pesano 9.800 tonnellate e sono lunghi 600 metri), alle frenate dei mezzi gommati e ferroviari e al vento longitudinale.

Ci si può domandare, inoltre, quale sia il pericolo per l'eventuale caduta di un aereo sul ponte. In proposito se l'aereo cade sull'impalcato, probabilmente lo sfonda, ma il danno è limitato ad una zona di qualche centinaio di metri, facilmente riparabili, su un totale di 23 ettari. Invece, per un aereo che dovesse cadere su un cavo è stata effettuata una verifica dell'impatto con un aereo militare alla velocità di 500 chilometri orari, ma la presenza di una coppia di cavi (distanti tra loro 60 centimetri) della massa di due metri di acciaio a metro lineare di ponte esclude qualsiasi grave conseguenza dell'impatto per il ponte.

Per quanto riguarda la possibilità di sabotaggio, il ponte ha alle due estremità due strade di servizio riservate solo all'ANAS e al servizio di polizia. Comunque, non ci si è fermati, nella progettazione, alla sola difesa attiva. I pendini, che sono tra le strutture più esposte, sono

formati da quattro cavi a ciascuna estremità del traverso, disposti due a due a distanza di quattro metri tra loro e la valutazione delle sezioni dei cavi è migliorata in modo tale che vi sia sempre una sufficiente portanza, anche con qualche pendino non funzionante. In ogni caso si ha immediatamente in cabina di monitoraggio la segnalazione della manomissione e dell'eventuale pericolo, se esiste.

Per quanto riguarda i fattori atmosferici, si pone l'interrogativo se la ruggine possa rendere presto l'opera inservibile. Certamente, all'interno dei tre impalcati e dei traversi non può esserci formazione di ruggine. Sono, infatti, previste stazioni di deumidificatori che tengono al livello voluto l'umidità all'interno dei cassoni e dei traversi. In Danimarca, nel Lillebealt Bridge, di 600 metri di luce centrale, funziona da vent'anni il sistema poc'anzi descritto e le lamiere all'interno del cassone sono ancora perfettamente lucide. All'esterno è necessaria una manutenzione ben programmata che per i ponti moderni è in uso eseguire con squadre di operai specializzati.

Per quanto riguarda l'interrogativo circa un eventuale rallentamento della velocità dei treni sul ponte, è opportuno precisare che i convogli merci potranno mantenere una velocità di 100 chilometri orari, che sale a 130 chilometri orari per i treni passeggeri.

Per quanto riguarda il controllo e il monitoraggio, ci si può chiedere come svolgere, su un'opera così grande, una attività di controllo in breve tempo. In proposito, ricordo che nella stazione di esazione, alla torre di comando che affianca gli uffici del *bridge master*, arriveranno in tempi reali tutte le informazioni di monitoraggio relative all'ambiente (variazioni di sollecitazioni sul terreno, rilevamenti sismici, vento, temperatura, pioggia, nebbia e così via), alle strutture (variazioni delle tensioni in fondazioni, torri, cavi, pendini, impalcato, ancoraggi, funzionamento dei sistemi e degli impianti vitali) e ai dati funzionali (traffico stradale e ferroviario).

La Società Stretto di Messina ha in corso, con un preciso *master plan*, il progetto di massima definitivo, che verrà presentato entro il dicembre 1992, di un ponte sospeso a campata unica che entro il corrente mese di luglio sarà stato compiutamente definito, dimensionato e analizzato e per diversi aspetti sottoposto a sperimentazioni.

Vi anticipo, quindi, con sicurezza alcuni elementi essenziali che vorremmo ampliare anche attraverso una proiezione che i nostri esperti potranno illustrarvi. In particolare, il ponte sospeso stradale e ferroviario, della luce di 3.300 metri, è sostenuto da due torri poste a terra sulle sponde siciliana e calabrese. Le torri in acciaio avranno un'altezza di 376 metri e saranno composte da due gambe e quattro traversi di collegamento, per un peso totale di 45.000 tonnellate per ciascuna torre. All'interno delle gambe di ogni torre sono previsti quattro ascensori capaci di portare 40 persone ciascuno. Il plinto di fondazione della torre è in calcestruzzo, con cubatura di 75.000 metri cubi.

Per quanto riguarda il sistema portante, i cavi principali sono quattro, disposti a gruppi di due alle estremità dell'impalcato. Ciascun cavo dopo la compattazione ha un diametro di 1,20 metri (l'*Akashi Kaikyo*, in costruzione, ha cavi del diametro di 1,10 metri). Il cavo è composto da 45.000 fili di acciaio del diametro di 5,38 millimetri e lunghi 5.350 metri ciascuno.

Il peso totale dell'intero sistema di sospensione, compresi i pendini, è di 165.000 tonnellate.

Le strutture di ancoraggio sono formate da blocchi di calcestruzzo del volume di 210.000 metri cubi in Calabria e 350.000 in Sicilia.

Per quanto riguarda la struttura sospesa, l'impalcato autostradale è formato da due cassoni a sezione alare per i due sensi di marcia, ciascuno a tre corsie di 3,75 metri ed una di emergenza con eguale larghezza. Potete vedere sullo schermo alcune immagini dei 500 disegni ormai verificati per i quali ci accingiamo

alla progettazione per componenti che verrà terminata il 31 dicembre.

Vi è un cassone ferroviario sull'asse dell'impalcato con i due binari, quattro strade di servizio larghe 3,75 metri, di cui due che affiancano la ferrovia e due all'estremità dell'impalcato per la manutenzione. Il peso dell'impalcato, così strutturato, è di 18,5 tonnellate per metro e l'intera struttura sospesa è di 86.400 tonnellate.

Il profilo dell'impalcato, a lungo studiato in galleria del vento, dopo le osservazioni su scala al vero fatte sull'Humber, ha permesso di raggiungere traguardi di massima sicurezza, superiori a tutti i ponti sospesi oggi in esercizio. Ho voluto sottolineare questo aspetto perché sull'Humber e sul Bosforo sono stati posti dei sensori con i quali abbiamo potuto mettere a punto i nostri modelli matematici; ci siamo cioè giovati anche di quelle esperienze.

Dopo avervi fornito i dati relativi alle quantità strutturali, vorrei chiarire come siamo passati a queste quantità dal progetto di fattibilità del 1986 al progetto definitivo che verrà consegnato nel 1992. Nel primo progetto di fattibilità, l'impalcato a metro studiato era di 38 tonnellate per metro, il progetto preliminare presentato nel 1990 era di 22,6 tonnellate per metro mentre il progetto definitivo per il 1992 è di 18,5 tonnellate per metro; da ciò si evince come è progredita la progettazione.

Il peso del ponte è assolutamente inferiore a quello che in un primo momento ci aspettavamo; le torri in acciaio, che erano state previste nel progetto di fattibilità per 220 mila tonnellate, affinate poi nella ottimizzazione del progetto preliminare in 169 mila tonnellate, nel progetto definitivo rappresentano 90 mila tonnellate. Se pensiamo poi agli ancoraggi in calcestruzzo, passiamo da 1.100.000 a 560 mila metri cubi; i passi in avanti compiuti nella progettazione, dovuti ai nostri esperti, sono stati veramente formidabili.

Vorrei inoltre richiamare la vostra attenzione sui costi ed i tempi, oltre che sul finanziamento del progetto. Molto è

stato detto sui costi relativi al ponte, ma desidererei sgombrare definitivamente il campo da interventi interessati. I costi dell'opera di attraversamento sono stati tenuti sempre presenti nella progettazione con un procedimento analitico programmato perché acquistano la medesima importanza delle verifiche strutturali. Il costo con la luce centrale di 3.300 metri ed impalcato da giunto a giunto di 3.800 metri per un collegamento autostradale realizzato nei due sensi con sei corsie più due di emergenza e due di servizio stradale e ferroviario con due binari e due corsie di servizio, è previsto in lire 3.230 miliardi, cioè 850 milioni a metro di impalcato.

CARLO D'AMATO. Ma quanto costa l'opera complessivamente?

BALDO DE ROSSI, *Amministratore delegato della Società Stretto di Messina*. Come ho già detto il costo è previsto in lire 3.230 miliardi, cioè 850 milioni a metro di impalcato. La legge prevede che il finanziamento relativo alle opere accessorie sia effettuato con nuovi finanziamenti, non sul bilancio della società ma su quello delle ferrovie e dell'ANAS. Il costo del manufatto, da giunto a giunto, dove iniziano quindi le opere accessorie di pertinenza dell'Ente ferrovie, dell'ANAS, della regione e del comune, è pari - ripeto - a 3.230 miliardi, vale a dire 850 milioni a metro di impalcato.

L'incidenza sul costo del collegamento ferroviario è stata valutata nel 40 per cento, quella stradale nel 60 per cento. Con le due percentuali risulta che il collegamento ferroviario costa 340 milioni al metro di impalcato e quello autostradale 510 milioni. Il ponte del Grand Belt in Danimarca, attualmente in costruzione, solo autostradale con quattro corsie più due di sosta e luce centrale di 1.624 metri e lunghezza totale di impalcato di 2.694 metri, costa 900 miliardi. Il costo è quindi di 334 milioni a metro di impalcato. Il ponte di Rion Antirion in Grecia, per il quale è stato recentemente pubblicato il bando di prequalificazione, solo

autostradale con due corsie e luce centrale di 1.280 metri e lunghezza totale di impalcato di 2.490 metri, costa 500 miliardi. Il costo a metro di impalcato è quindi di 200 milioni.

A mio avviso il confronto tra i tre ponti dimostra in modo convincente che i costi reali di costruzione del ponte a campata unica, rilevabili da tutti i documenti ufficiali già presentati sulla fattibilità e sui progetti di massima preliminare, sono in realtà molto inferiori a quelli fatti circolare ed accettabili se confrontati con i costi relativi ad opere di eguale tipologia di cui recentemente è stata indetta gara di appalto.

Gli allacciamenti strettamente necessari per la funzionalità dell'opera di attraversamento stabile richiedono una spesa di lire 1.770 miliardi per il 1991 e rientrano nei programmi non a carico diretto della concessionaria, come previsto dalla legge n. 1158 del 1971.

Il tempo di costruzione è di sei anni: sarà questo il termine che costituirà una delle condizioni della gara europea che sarà indetta al termine della progettazione.

La Società Stretto di Messina ha assunto l'ipotesi di lavoro di ridurre al solo 40 per cento (ovvero il medesimo contributo previsto per l'alta velocità) del costo totale dell'opera il finanziamento a carico dello Stato, ricorrendo invece al mercato mobiliare (attraverso l'accensione di mutui, l'immissione di obbligazioni o comunque l'utilizzazione di mezzi e di costi di raccolta usuali) per il restante 60 per cento. Detta ipotesi è confortata dai dati relativi al costo totale dell'opera, alla sua ripartizione temporale, nonché dagli elementi ad oggi disponibili in materia di previsioni di traffico e tariffe applicabili, previste pari a quelle attuali del traghettamento per il traffico su gomma e stimate in base alle dimensioni dei vagoni e dei carri per il traffico ferroviario.

La simulazione del piano finanziario basato su questi elementi permette di affermare con assoluta tranquillità che, rispettando tempi e costi di esecuzione, i ricavi derivanti dalla gestione dell'opera

potranno garantire il finanziamento della stessa senza ulteriori oneri a carico dello Stato oltre a quelli previsti ed alla garanzia sui mutui e sui prestiti obbligazionari. In particolare, si è ipotizzato, per il 60 per cento del costo dell'opera non a carico dello Stato, un costo medio del capitale a prestito del 13 per cento, un costo opportunità del capitale proprio (nell'ipotesi di portare il capitale proprio a 500 miliardi) dell'11 per cento ed un tasso sullo scoperto di conto del 16 per cento.

A fronte di questi elementi di costo e dei ricavi attesi, mantenendo inalterate le tariffe in termini reali rispetto alle attuali, il saggio di rendimento interno dell'investimento è pari al 12,29 per cento; pertanto ad un costo medio del capitale totale, pari al 4,38 per cento, corrisponde un'utile del 7,91 per cento annuo.

L'ipotesi di lavoro, oltre ai valori sopra citati, prevede che nei primi cinque anni di esercizio del ponte vengano ripagati i prestiti contratti.

L'auspicata modifica della normativa vigente potrà permettere alla società un aumento del capitale ipotizzato ad oggi nella misura di 500 miliardi di cui si tiene già conto nei risultati sopra esposti. Non mi soffermerò sulle interconnessioni, delle quali si tratta nella relazione che ho consegnato, necessarie affinché l'opera che si sta mettendo a punto non sia una cattedrale nel deserto. Si sta studiando anche l'impatto ambientale che l'opera avrà nell'area dello Stretto, nonché le modalità di realizzazione di un'area metropolitana in quella zona, che costituirà uno dei più grandi aggregati di popolazione e di attività economica del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda gli aspetti economico-finanziari della Società Stretto di Messina, ritengo necessario, in qualità di amministratore delegato, riepilogare il nostro impegno per ricerche e progettazioni. La nostra società ha oggi un capitale sociale deliberato di 51.020 milioni (in verità, il capitale sottoscritto e versato è attualmente di 42.907,82 milioni); nel 1989 ha ricevuto contributi stanziati dalla

finanziaria per il 1988 per 10 mila milioni. Considerando lo stanziamento della finanziaria per il 1991 pari a 40 mila milioni ed il possibile finanziamento *ex* legge 15 dicembre 1990, n. 385, pari a 10 mila milioni e sommando inoltre le riserve e gli utili risultanti dal bilancio al 31 dicembre 1990 di 2.313 milioni, i mezzi finanziari di cui la società ha finora disposto o conta di disporre entro il 31 dicembre 1992 ammontano a 113.333 milioni.

I costi per gli studi di fattibilità, per i progetti preliminari e per il progetto definitivo dalla costituzione della società al 31 dicembre 1992 sono rispettivamente: 25.814 milioni per gli esercizi 1982-1987; 31.183 milioni per gli esercizi 1988-1990; 54.003 milioni per gli esercizi 1991-1993. L'impegno della concessionaria, e quindi dei suoi azionisti, è stato fissato nello schema della convenzione del 1985 ed è quello di provvedere a reperire i mezzi di finanziamento necessari per tali spese. Le spese sostenute sono iscritte all'attivo del conto patrimoniale ed i criteri per il loro ammortamento saranno determinati con successiva convenzione.

Ricordiamo che finora la maggior parte del nostro sforzo è stata sostenuta dalla società e quindi dagli azionisti, che certamente non mancheranno di appoggiare il nostro impegno di presentare il progetto di massima definitivo entro il 31 dicembre 1992. Confidiamo tuttavia nell'apporto dei fondi pubblici destinati dalla legge finanziaria per il 1991 e degli altri fondi indicati nella legge 15 dicembre 1990, n. 385, anche come riconoscimento dell'impegno e degli oneri che gli azionisti della concessionaria stanno sostenendo e come attestazione del perdurante interesse del Parlamento e del Governo alla continuazione di un'attività considerata di interesse nazionale dal 1971 e che adesso, come risultato delle analisi e dei progetti, può sfociare a breve termine nella fase realizzativa da tutti auspicata.

PRESIDENTE. Prima di cedere la parola ai colleghi, desidero dare lettura del-

l'ordine del giorno presentato il 17 ottobre 1990:

« La IX Commissione,

considerato che:

il Parlamento italiano con la legge n. 1158 del 17 dicembre 1971 ha stabilito di affidare gli studi di fattibilità e la progettazione di un collegamento stabile viario e ferroviario sullo Stretto di Messina ad una società per azioni con capitale pubblico, ritenendo tale infrastruttura di « rilevante interesse nazionale »;

sono trascorsi ormai 19 anni ed ancora non è definita la progettazione di massima indicativa della spesa presunta dei tempi di esecuzione e dell'impatto di una tale opera sul delicato equilibrio ecologico del territorio;

tale adempimento previsto dalla legge deve precedere il pronunciamento del Parlamento nell'opportunità di realizzare o meno il manufatto sullo stretto sulla base di valutazioni politiche, economiche ed ambientali e non può essere ulteriormente dilazionato data la già notevole spesa affrontata e i nuovi finanziamenti che il Parlamento si accinge ad iscrivere in bilancio con la presente legge finanziaria,

impegna il Governo

a condizionare l'erogazione di trasferimento alla « Società Stretto di Messina » alla definizione del progetto di massima entro il 1992 dopo di che, nel caso di inadempienza, a procedere allo scioglimento di tale società ».

0/5106/IX.

Folena, Angelini Giordano, Mangiapane, Lauricella, Mannino, Sanfilippo, Monello, Lucenti Finocchiaro Fidelbo, Sinatra.

In Commissione vi è stata una discussione che ha visto la presentazione di un emendamento da parte dell'onorevole Mangiapane, il quale sostanzialmente si riferisce alle modalità delle spese *de quo* e parla di progettazione di massima, indicativa anche della spesa presunta, nonché dei tempi di esecuzione del collegamento stabile sullo stretto di Messina. Da un accantonamento di 10, 30 e 20 miliardi si è passati ad un altro di 10, 15 e 15; nella dizione della legge finanziaria si parla di conferimento alla Società Stretto di Messina per l'esecuzione del progetto di massima. Abbiamo deciso la spesa della Società Stretto di Messina imponendo a quest'ultima l'obbligo di darci entro il 1992 tutti i dati prima di prendere una decisione definitiva, ma non ci siamo pronunciati sul tipo di collegamento anche perché questo non rientrava né nelle nostre competenze, né nei nostri doveri né nelle nostre capacità.

Approfitto dell'occasione per porre una domanda. Visto che nella legge finanziaria i 40 miliardi sono articolati rispettivamente in 10, 15 e 15 per gli anni 1991-1992-1993, e che voi dovrete definire il progetto di massima entro il 30 dicembre 1992, immagino che avrete bisogno di questi soldi molto prima: non capisco come riuscirete a concludere il lavoro entro il 1992 se i soldi vi verranno conferiti nel 1993.

BALDO DE ROSSI, *Amministratore delegato della Società Stretto di Messina*. È un problema di cassa!

NINO CALARCO, *Presidente della Società Stretto di Messina*. È una vostra decisione!

PRESIDENTE. Intendevo solo capire come si possa armonizzare meglio il sistema. Desidero rilevare che una delle cose che in questa sede sono parse più interessanti è stato il progetto finanziario; non entreremo nei dettagli delle modalità tecniche, perché non credo sia compito del Parlamento stabilire cosa si debba o non si debba fare. Ci interessa molto di più la valutazione politica e finanziaria;

riconosco che la dichiarazione fatta dal professor De Rossi è molto interessante a proposito delle entità finanziarie, che ammontano esattamente ad un terzo dei 10 mila miliardi. Probabilmente occorrerà un approfondimento in proposito, comunque impegneremo il Governo a far realizzare l'opera – chiunque se ne occupi – chiavi in mano. Credo infatti che si tratti di un'opera che possa dimostrare al mondo che riusciamo a progettare per tempo ed a spendere quanto viene stanziato: la soluzione, quindi, alla fine non è così complicata come si può pensare sotto il profilo finanziario. Tuttavia il dato finanziario ci preoccupa perché in realtà, qualsiasi opera si debba immaginare, se non è fattibile rimane una pura fantasia e non diventa praticabile.

Desidero dire con molta chiarezza che una delle cose che ha maggiormente colpito la Commissione è stata l'articolazione in tre successive fasi, possibili in altre modalità di attraversamento; proprio per dare conto della posizione finanziaria prima si costruisce un pezzo e poi un altro, però un terzo dell'opera alla fine costa quasi quanto l'intero ponte.

CARLO D'AMATO. Ho ascoltato con molto interesse le relazioni svolte, anche se per la verità, rispetto a questa vicenda, mi sono preoccupato di fare alcune ricerche storiche, tenuto conto dei venti anni trascorsi durante i quali si è discussa, senza mai affrontarla, la questione del collegamento della Sicilia con la Calabria. Condivido quanto ha affermato il presidente Calarco quando ha sostenuto che i progettisti sono orientati al successo mentre noi politici dobbiamo evitare l'insuccesso.

Credo che sia compito della Commissione anche verificare (senza voler seguire un'inutile dietrologia) come ci si orienti affinché le soluzioni verso le quali si dovrà propendere siano effettivamente il frutto di una disamina obiettiva che abbia tenuto conto di tutte le valutazioni tecniche, economiche e operative ponendo il Parlamento e il Governo nella condizione di scegliere le soluzioni più adeguate.

La questione, quindi, non riguarda tanto i 40 miliardi della legge che sono necessari a determinare il proseguimento della società e il completamento degli studi di progettazione di massima. Mi sembra, invece, che sia in discussione (come è emerso dagli interventi) la soluzione tecnica verso la quale si deve propendere; ciò anche se, non essendo un tecnico, non sono in grado di valutare gli interessanti prospetti mostratici dal professor De Rossi.

Sono, comunque, preoccupato per alcune situazioni sulle quali mi soffermerò più avanti.

Desidero in primo luogo accennare brevemente alle questioni che sono state trattate con un certo *animus* positivo da parte del presidente Calarco in ordine ai diversi progetti che erano stati presentati ed alle tre soluzioni che alla fine vennero scelte e su cui si è orientato il lavoro della Società Stretto di Messina.

Vorrei comunque precisare, in risposta al professor Calarco, che non faccio parte di alcuna *lobby*.

Tuttavia, desidero ricordare che un privato aveva presentato un progetto denominato « Archimede », che consisteva in un'ipotesi di collegamento posto a trenta metri di profondità sotto la superficie del mare. La Società Stretto di Messina dichiarò non fattibile il ponte di Archimede. A me risulta, da documenti ufficiali che lascerò agli atti della Commissione, che l'*International maritime organization* (l'organo delle Nazioni unite che sovrintende a livello mondiale alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare) ha giudicato la profondità di trenta metri sufficiente a garantire la sicurezza della navigazione.

D'altra parte, l'ingegner Muscarella, illustrando il progetto dell'ENI, nel corso dell'audizione svolta il 15 maggio scorso dinanzi alla IX Commissione della Camera, ha affermato: « Il progetto prevede che i tunnel siano posti ad una profondità di quaranta metri (illustrerò in seguito perché si possa salire a trenta metri) ».

NINO CALARCO, *Presidente della Società Stretto di Messina*. Chi è l'ingegner Muscarella?

CARLO D'AMATO. La prego di non interrompermi. Comunque, l'ingegner Muscarella è stato ascoltato nel corso di un'audizione presso questa Commissione.

Quindi, la concessionaria Stretto di Messina dovrebbe indicare quali siano gli esperti di navigazione che giudicarono negativamente la profondità di trenta metri. La stessa società dovrebbe chiarire, inoltre, se nella controversia sulla profondità del manufatto abbia rivisto il proprio giudizio alla luce di considerazioni espresse al riguardo dai massimi organi mondiali.

La concessionaria Stretto di Messina si oppone poi pubblicamente a progetti di attraversamento con gallerie sommerse elaborati dall'ENI. L'amministratore delegato della Società Stretto di Messina ha recentemente rilasciato un'intervista all'*Avanti!*, dichiarando testualmente: « Noi siamo una concessionaria per il passaggio dello stretto. Che ciò avvenga sopra o sotto per noi è lo stesso ».

Conseguentemente, la concessionaria Stretto di Messina dovrebbe chiarire se considera il progetto di attraversamento proposto dall'ENI un'utile alternativa al ponte sospeso.

Il ministro dei trasporti Carlo Bernini, da parte sua, ha recentemente dichiarato che inibirsi la conoscenza di un'alternativa al ponte a campata unica non sarebbe intelligente. Le due diverse tipologie di attraversamento stabile, secondo alcuni esperti (questo rientra tra le questioni che sono state sollevate, tra gli altri, dal professor Nobili) produrrebbero impatti di segno opposto nell'aggregazione socio-economica dei due territori divisi dallo stretto.

Nella relazione elaborata nel febbraio del 1987 dalla commissione delle Ferrovie dello Stato, si evidenzia che la soluzione sommersa favorisce il rafforzamento della centralità di Reggio Calabria, laddove la soluzione aerea può far insorgere contrasti a livello locale.

Ho voluto ricordare ciò perché sono state sollevate una serie di questioni circa l'impatto ambientale e le conseguenze socio-economiche dell'opera in questione. Il problema, infatti, riguarda sia l'assetto urbanistico dell'area interessata sia i fenomeni che sono oggettivamente al centro delle preoccupazioni del dottor Calarco e che condivido. Si tratta quindi di una questione in ordine alla quale è necessario sciogliere i relativi nodi.

L'ENI ha poi iniziato gli studi preliminari nel 1986 ed ha speso finora per tali studi 5 miliardi. L'ENI stesso, che è un ente pubblico, propone il proprio progetto ad un prezzo di circa 9.500 miliardi.

Mi sono permesso di interrompere volutamente il professor De Rossi perché si tratta di un problema sul quale si è molto dibattuto ed il confronto si è sviluppato, oltre che sulla tecnologia, le caratteristiche costruttive e la sicurezza dell'opera, anche sui costi che rappresentano un aspetto di grande rilevanza.

Nel corso degli ultimi mesi ho appreso anche che l'ENI sosteneva la validità del suo progetto facendo riferimento anche ad una maggiore economicità rispetto al progetto dell'IRI. Ora, da deputato non tecnico, apprendo che il costo del progetto dell'IRITECNA è sceso a circa 5 mila miliardi (3.300 più 1.700).

PRESIDENTE. 1.700 miliardi riguardano le opere di raccordo da terra.

CARLO D'AMATO. Il costo dell'opera è pari a 3.300 miliardi, ai quali se ne devono aggiungere 1.700.

Di fronte a tali dati, non posso nascondere la mia perplessità per il fatto che il progetto dell'ENI costerebbe 9.500 miliardi, mentre quello dell'IRITECNA, che l'ENI considerava più costoso, ammonterebbe a circa 5 mila miliardi. In tal modo o si cerca di confondere le idee o di non dare un'informazione corretta, mentre abbiamo obiettivamente bisogno di correttezza, soprattutto nel momento in cui siamo in presenza di enti pubblici che sono tenuti a fornire una serie di

indicazioni al Parlamento. L'ENI, inoltre, ha affermato che indicherà definitivamente il costo certo al termine della progettazione di massima, assumendosene il rischio imprenditoriale.

La Società Stretto di Messina, che ha iniziato gli studi del collegamento stabile nel 1980 ed ha speso a tutt'oggi 50 miliardi, dovrebbe precisare se, in analogia alla responsabilità imprenditoriale che l'ENI è pronta ad assumere, sarà anch'essa in grado di garantire il rispetto del costo preventivato. Tale indicazione, oltre a quelle già acquisite nel corso degli anni, consentirebbe alla Commissione di esprimere una valutazione. Proprio in relazione ad una valutazione politica, mi consentirebbero i colleghi di ringraziare il presidente Calarco per gli apprezzamenti rivolti all'onorevole Craxi, più volte citato (mi auguro, però, che egli venga ricordato anche per gli effetti positivi della sua lunga gestione di Governo e non solo per essere stato il promotore di un'iniziativa progettuale relativa allo Stretto di Messina).

Obiettivamente, ci troviamo di fronte a due soggetti pubblici che svolgono una strana concorrenza; è giusto che vi sia concorrenzialità nell'ambito delle imprese pubbliche ma alla fine il Parlamento deve essere posto nelle condizioni di poter esprimere un giudizio ponderato. Dico questo perché si corre il rischio che su una questione fondamentale e decisiva per lo sviluppo della Calabria, della Sicilia e dell'intero Mezzogiorno - ne parlo come uomo del sud, quindi particolarmente interessato a che il meridione trovi in una infrastruttura di questo genere le sue grandi potenzialità di sviluppo - il Parlamento non possa esprimere una valutazione obiettiva. Mi auguro cessi al più presto una simile concorrenza e si formulino invece ipotesi concrete ed affidabili dal punto di vista della sicurezza ed idonee, dal punto di vista economico, a garantire che lo sforzo, che mi pare ricadrà prevalentemente sullo Stato, abbia una valida contropartita. Qui non si tratta di affidare a privati costruzioni e gestioni; logica peraltro percorribile an-

che se mi pare che in Italia prevalga quella degli appalti. Probabilmente se si fosse seguita una logica di ordine diverso ne avremmo discusso in minor tempo e qualcuno starebbe già attraversando lo stretto di Messina « a piedi asciutti », per richiamare un'espressione del presidente Calarco.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola agli altri colleghi che desiderano intervenire, desidero puntualizzare il senso dell'audizione. Vorrei, infatti, non sfuggisse lo scopo principale della nostra indagine, quello cioè di acquisire dati in materia al fine di assumere decisioni di indirizzo politico nei confronti del Governo o di merito nel momento in cui andremo a votare i finanziamenti.

Al riguardo chiedo ai nostri ospiti di inviarmi ogni ulteriore documentazione ed osservazione che oggi, per ragioni di tempo, non potrà essere svolta. La nostra Commissione terrà conto di tutto il materiale di cui verrà a conoscenza e cercherà, come sempre, di assumere decisioni ponderate. Ciò detto mi riserverò alla fine degli interventi dei colleghi di svolgere talune osservazioni di merito.

FRANCESCO BARBALACE. Vorrei innanzitutto ringraziare i nostri ospiti per averci fornito ulteriori elementi di valutazione in ordine ad una vicenda che ha assunto i toni – come abbiamo più volte ricordato – della *telenovela*. Credo che la Commissione trasporti abbia le carte in regola rispetto a tale questione; infatti, per evitare il perpetuarsi della discussione in materia si decise in sede di esame del disegno di legge finanziaria per il 1991 di porre un punto fermo circa il completamento degli studi di fattibilità in ordine al ponte ad una campata, cioè alla scelta tipologica adottata. Avevamo l'interesse e la volontà di completare il discorso, avendo più volte anche nella precedente legislatura svolto audizioni nel corso delle quali la Commissione era stata ancora una volta « bombardata » da una serie di notizie tecniche richiamate anche oggi dal presidente Calarco. Si

trattava allora di scegliere tra il lasciare un'ipotesi di soluzione o completarla per definire il destino di una questione di grande rilevanza, attorno alla quale – non dimentichiamolo – ruota il problema dell'area integrata dello stretto e dell'area metropolitana.

Vorrei ricordare che quando ci siamo opposti al disegno di legge n. 1216 del 1984, lo abbiamo fatto perché con esso si tentava di surrogare le funzioni e i poteri delle autonomie locali in ordine all'elargizione di 220 miliardi per lo studio di fattibilità. Tuttavia, recuperando le ragioni di quell'opposizione abbiamo fornito la nostra disponibilità affinché la questione si risolvesse.

Nel piano generale dei trasporti l'area dello Stretto è stata indicata come l'area della fluidità dei corridoi nazionali ed internazionali plurimodali; il collegamento stabile può determinare una soluzione di continuità per i traffici con i paesi del nord-Africa, soprattutto in vista del 1993. Si tratta di un ruolo fondamentale per le comunicazioni non solo tra la Sicilia ed il continente, ma anche tra l'Italia ed i paesi in via di sviluppo che si affacciano sul Mediterraneo. Non più tardi di due settimane fa l'onorevole D'Amato, relatore, in sede di discussione del parere sull'aggiornamento del piano generale dei trasporti, recuperava questa indicazione.

A questo punto, credo non sia più utile continuare ad ascoltare questioni tecniche o valutazioni politiche. Il presidente interrompendo nella precedente audizione l'ingegner Muscarella chiese chiarimenti in merito ai costi e gli fu risposto che per la costruzione del primo tunnel si prevedeva un costo di 3.500 miliardi mentre gli altri due sarebbero costati 3000 miliardi ciascuno.

In un recente incontro con i rappresentanti delle associazioni delle aziende a partecipazioni statali il sottosegretario Del Mese, che parlava a nome dell'onorevole Andreotti, titolare *ad interim* del Ministero delle partecipazioni statali, ha sottolineato, così almeno hanno riportato i giornali, la necessità di adottare una decisione che non modifichi la scelta adot-

tata. Credo che il Governo debba dirimere tale questione, altrimenti continueremo a fare audizioni in assenza di una decisione politica. La Commissione, che da questo punto di vista ha le carte in regola, ha posto all'ordine del giorno l'esame della proposta di legge Mangiapane, ma il Governo ha chiesto di sospendere la discussione, già prevista per la settimana scorsa. Non è possibile assistere ad una polemica, che si è accentuata negli ultimi mesi a partire dalla presentazione dei progetti alla fiera del Mediterraneo di Palermo, in cui il ministro dei trasporti ha ripetuto le cose che sono state qui affermate; lo stesso professor De Rossi ha rilasciato un'intervista che può dar adito a determinati equivoci, perché inserita nel corso di quella polemica. Abbiamo pertanto bisogno di una parola di certezza su tutta la vicenda, sapendo che l'ENI e l'IRI, ma più di loro il Governo, devono dirimere la questione. L'ENI, per bocca dell'ingegner Muscarella, ha posto un problema sul quale credo non si debba discutere in Commissione, e cioè quello della pari legittimità del progetto del tunnel ad avere un finanziamento; è stato detto da più parti che i fondi previsti nella finanziaria sono destinati al completamento degli studi di fattibilità per la soluzione aerea del ponte, pertanto quanto viene richiesto dall'ENI non credo sia possibile, se non dietro precisa dichiarazione di volontà da parte del Governo (il che metterebbe in discussione tutto).

Nutriamo alcune riserve nei confronti dell'ENI; l'ingegner Muscarella ha affermato che la soluzione prescelta dall'ENI prevede il recupero di tecnologie da loro praticate in tutto il mondo: debbo ricordare a me stesso che i giornali hanno pubblicato il progetto di un ingegnere inglese sul quale vi sono i diritti della società del ponte di Archimede, che recupera la proposta oggi presentata come aggiornamento delle tecnologie ENI (e su tale questione vi è un problema aperto tra la società ponte di Archimede e l'ENI). Ritengo che a questo punto, avendo la Commissione compiuto il proprio dovere, sia necessario invitare il Governo a

referire su quali siano state le questioni affrontate in sede di Consiglio dei ministri, nonché sulla ragione per la quale non sia stato ancora presentato il provvedimento di autorizzazione dei 40 miliardi. Tutto il resto è materia opinabile, sulla quale, quando veniamo « bombardati » da dati tecnici, rischiamo di perdere l'orientamento.

PIETRO BATTAGLIA. Non mi farò prendere dalla tentazione di compiere *excursus* storici, che potrei fare con maggiore puntualità dell'amico D'Amato, essendo stato sindaco di Reggio Calabria negli anni Sessanta ed essendo stato il primo a lanciare l'idea dell'area dello Stretto nel 1966. Non sono preoccupato, nemmeno come cittadino di Reggio Calabria, dello spostamento del baricentro della città in conseguenza della realizzazione del ponte aereo rispetto al tunnel, perché credo nella funzione di quest'area integrata dello Stretto.

La legge n. 1158 del 1971 demandava alla Società Stretto di Messina lo studio e la fattibilità della progettazione per il collegamento stabile delle due sponde; nel 1981, con 10 anni di ritardo rispetto al legislatore, venne costituita questa società con una partecipazione di maggioranza dell'IRI, con la presenza delle due regioni, dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato. Vi è stata tiepidezza nei confronti del ponte sullo stretto perché la legge è stata varata con 10 anni di ritardo e nessuno, nel ventennio passato, ha mai creduto che l'opera sarebbe stata realizzata. La svolta - ed io, pur essendo democristiano, non ho alcuna difficoltà a riconoscerlo - è venuta il 27 dicembre 1985 con il Presidente del Consiglio Bettino Craxi (una giornata infausta, per la verità, perché vi fu la strage di Fiumicino in concomitanza con quella riunione alla quale partecipai in qualità di vicepresidente della giunta regionale della Calabria), quando si firmò il protocollo d'intesa e si avviarono le soluzioni tecniche che avrebbero dovuto portare ad un collegamento stabile.

A quel tempo il Presidente del Consiglio parlò di ponte e non di un altro tipo di collegamento; nella legge finanziaria per il 1991 abbiamo tutti concorso ad inserire i 40 miliardi distribuiti rispettivamente in 10, 15 e 15 per gli anni 1991-1992-1993 ed ora vi è l'opportuna riflessione del presidente Testa sull'incongruenza della data del 31 dicembre 1992 come termine ultimo per la definizione del progetto di massima dell'opera (tuttavia sono questioni che si possono aggiustare nel momento in cui il Governo presenta la nota di spesa). Giustamente la Commissione trasporti ha approvato un ordine del giorno in cui si dice che se entro quella data la Società Stretto di Messina non sarà in grado di presentare una soluzione tecnica valida essa verrà sciolta. Non si può assistere alla realizzazione del tunnel sotto la Manica o di altri ponti, come per esempio in Giappone, realizzati a tempo di *record*, mentre qui si va alle calende greche e si dimostra di non essere nemmeno un paese di serie C rispetto alla possibilità di costruire un collegamento stabile.

L'ENI, ente di Stato che trascura l'Italia meridionale in termini mortificanti (le aree come Crotone hanno una tradizione chimica di 50 anni e non parliamo di Saline Ioniche che, costituite nel 1974, sono ora un ammasso di ruggine che conta 400 dipendenti in cassa integrazione), per quale ragione s'interessa del ponte? Vorrei inoltre sapere se l'ENI abbia ottenuto l'autorizzazione a fare un progetto per l'attraversamento stabile dello Stretto, oppure se sia un'iniziativa assunta in concorrenza con un altro ente di Stato, perché in questo caso saremmo di fronte ad una guerra tra le partecipazioni statali.

In secondo luogo, approfittando della presenza del professor Nobili, mi permetto di fare la stessa tiratina di orecchie che ho fatto nei confronti dell'ENI anche alle partecipazioni statali, che sono assenti dal processo di sviluppo della regione Calabria. Abbiamo una sola industria, di proprietà dell'EFIM al 100 per cento: le Officine meccaniche calabresi,

un'industria di settore che avrebbe dovuto dare lavoro a 2 mila dipendenti e che oggi invece ha 350 persone in cassa integrazione, rispetto ad un organico bloccato a 700 dipendenti.

Eppure è stato sostenuto (in tal senso condivido l'osservazione del presidente Calarco) che la politica dei trasporti rappresenta l'unica possibilità di sviluppo per la zona dello stretto di Messina, ed in particolare per la sponda calabrese.

Vorrei sapere, tra l'altro, se le Ferrovie dello Stato, che stanno predisponendo progetti di alta velocità, si tengano in collegamento con le partecipazioni statali e la Società Stretto di Messina nel predisporre gli stessi progetti di alta velocità. Infatti, se il ponte verrà realizzato con torri alte più di 300 metri, l'avvio della campata del ponte dovrà cominciare da Rosarno, località situata quasi all'inizio della provincia di Reggio Calabria. Il territorio interessato, quindi, non si limiterà a Bagnara, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Messina e Punta Faro, ma coinvolgerà l'intera provincia di Reggio Calabria in una realizzazione che le partecipazioni statali devono cominciare a valutare alla luce dell'intuizione che l'onorevole Giolitti, nella sua qualità di ministro del bilancio, aveva avuto negli anni sessanta, quando aveva indicato l'area dello stretto come una delle aree strategiche per il paese, in quanto cerniera tra il continente e l'isola.

Pertanto, se non faremo la guerra per chi deve costruire il ponte, tale realizzazione potrà tradursi in un fatto benefico soprattutto per la sponda calabrese, afflitta da fenomeni di criminalità organizzata e soprattutto da una disoccupazione che ha raggiunto il livello del 36,5 per cento nella città di Reggio Calabria.

Ho voluto porre tali interrogativi perché siamo giunti ad un momento cruciale nella realizzazione del ponte. In proposito, oggi stiamo ascoltando i rappresentanti dell'IRI, dell'IRITECNA e della società Stretto di Messina. Ritengo comunque che la parola conclusiva spetti al Governo, se veramente quest'ultimo dimostrerà la volontà di portare avanti il pro-

getto in relazione non solo ai 40 miliardi, ma all'effettiva realizzazione dell'opera.

PRESIDENTE. Invito i colleghi ad attenersi più strettamente al tema oggetto dell'audizione odierna. Infatti, anche se indubbiamente nel meridione vi sono situazioni di grave difficoltà, l'audizione verte essenzialmente sulle modalità di realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Signor presidente, accolgo la sua sollecitazione, anche perché potremmo svolgere un dibattito più ampio soltanto alla presenza del Governo. A quest'ultimo, infatti, sono attribuibili molte responsabilità in quanto esso è stato e continua ad essere largamente latitante.

Desidero in primo luogo sottolineare che il collegamento stabile sullo stretto di Messina, come è stato ipotizzato dalla legge n. 1158 del 1971, non è e non vuole essere un'opera che risponde ad una rivendicazione meridionalista. Il Mezzogiorno, infatti, ha ben altri problemi da affrontare e da rivendicare.

Il collegamento stabile sullo stretto di Messina, se e quando sarà realizzato, rappresenta un'opera di alta civiltà, di elevatissima tecnologia ed una sorta di biglietto da visita internazionale per la scienza italiana.

Giustamente, quindi, il Parlamento ha concordato, fin dal 1971, con l'accordo di quasi tutte le sue componenti, circa l'opportunità di percorrere la strada della fattibilità e, con una legge successiva, quella della realizzazione dell'opera qualora ne fosse stata dimostrata la convenienza economica e politica. Dobbiamo essere consapevoli, comunque, che il Parlamento sarà chiamato, attraverso una nuova legge, a sciogliere molti dei nodi posti in questa sede.

Nell'attuale fase, invece, è necessario porre fine a questa lunghissima e non decorosa vicenda, tipicamente italiana, di un'iniziativa legislativa maturata nel 1971, che ancora oggi non ha dato risul-

tati proficui e accettabili. In tale contesto, anche il discorso ipotetico relativo alla spesa non può avere un fondamento certo. Basti pensare che l'opera in questione non è giunta neppure alla progettazione di massima in quanto siamo ancora agli studi di fattibilità.

NINO CALARCO, Presidente della Società Stretto di Messina. No, stiamo elaborando il progetto definitivo.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Secondo le informazioni ufficiali di cui disponiamo, la Società Stretto di Messina ha bisogno di altri 40 miliardi per completare e presentare al Parlamento il progetto di massima. A tal fine i suddetti 40 miliardi sono stati inseriti nella legge finanziaria.

Se invece il progetto di massima fosse stato già ultimato, il discorso sarebbe stato diverso: in sostanza, i 40 miliardi sarebbero stati necessari per sanare alcuni debiti.

Il fatto di trovarci ancora senza un progetto di massima evidenzia un notevole ritardo, forse unico al mondo. Per tale motivo il nostro gruppo parlamentare ha presentato un emendamento ed un ordine del giorno affinché entro il dicembre 1992 la vicenda venga conclusa per quanto riguarda il progetto di massima. Infatti, nel momento in cui disporremo di tale documento, potremo sapere se l'opera è fattibile e quali risorse finanziarie sono necessarie per la sua realizzazione.

Per le stesse ragioni abbiamo sostenuto che, se tale obiettivo non sarà raggiunto entro il 1992, la società dovrà essere sciolta, ponendo fine ad una vicenda lunghissima e inaccettabile. Basti pensare che le cartoline raffiguranti il ponte sono vendute ai turisti di tutto il mondo da venti anni. In molti paesi anzi ci chiedono se il ponte sia già stato realizzato.

Molti Presidenti del Consiglio, da Fanfani a Craxi, si sono recati in Sicilia ed in Calabria ad annunciare l'imminente inizio dei lavori per la costruzione del ponte. L'ultimo annuncio in ordine di tempo risale al 1988. Pongo allora una

prima questione. In base alla legge n. 1158 del 1971 la società concessionaria avrebbe dovuto presentare il progetto di massima due anni dopo la firma della convenzione, avvenuta nel 1987: sono trascorsi quattro anni ed il progetto di massima non è stato ancora presentato. Con la convenzione è stato poi inventato il nuovo marchingegno degli studi di fattibilità e non si è data attuazione alle disposizioni legislative.

In secondo luogo, in ordine alla richiesta da parte dell'ENI di prendere in considerazione il suo progetto, ampiamente propagandato, non vi è dubbio che in base alle indicazioni della legge n. 1158 titolare della decisione è la Società Stretto di Messina, e secondo le informazioni che ci sono state fornite tale decisione sarebbe ormai definitiva. Pertanto il problema non è più di competenza della nostra Commissione o del Parlamento bensì del Governo, il quale nell'ambito del rapporto fiduciario, con le sue potestà e le strutture tecniche di controllo di cui dispone, deve accertare se i comportamenti della società offrono garanzie per il Parlamento e quindi se sia accettabile o meno la proposta dell'ENI.

In ogni caso credo si tratti di problemi che dovranno essere affrontati successivamente; in questa fase il Governo deve rispondere al Parlamento del motivo per il quale dal dicembre 1990, da quando abbiamo approvato l'emendamento, ad oggi, non ha ancora presentato un suo disegno di legge. Quindici giorni fa il sottosegretario per i trasporti ha annunciato che il disegno di legge era all'attenzione del Consiglio dei ministri, ma sappiamo che a tutt'oggi esso non è stato ancora esaminato. Quanto è avvenuto in questi mesi fa sorgere il legittimo dubbio che si vogliano perdere altri vent'anni in polemiche sterili ed inutili perché non vi è la volontà di affrontare in maniera seria la questione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non sono convinto che sia la nostra Commissione a dover affrontare la questione. Ad ogni modo vorrei che la Società Stretto di

Messina fornisse una risposta a due quesiti: innanzitutto vorrei dei chiarimenti in relazione all'obbligo, stabilito dalla legge, di presentare il progetto finale che dovrebbe dar luogo, ove approvato, all'esecuzione dell'opera: in secondo luogo vorrei sapere se vi è qualche impedimento, di carattere finanziario e non, che possa ritardare il termine ultimo per il quale la società si è impegnata. Dico questo perché se riuscissimo realmente a conoscere la situazione, potremmo accettare o respingere, attraverso la legge finanziaria o le proposte di legge che devono essere presentate, eventuali richieste.

Dopodiché ritengo che non sia la Commissione a dover decidere sulla validità del progetto e sulla sua esecuzione. Potremmo esprimere una valutazione soltanto qualora il progetto venisse annullato e la questione riesaminata, altrimenti – ripeto – potremmo tutt'al più compiere un'indagine circa l'eventuale errore di scelta compiuto dal Governo.

GIANFRANCESCO BORGHINI. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente Nobili e la delegazione dell'IRI per la puntuale esposizione svolta. Ribadisco che siamo del tutto persuasi della necessità di realizzare questo progetto: non occorre essere uomini del sud, come sottolineava l'onorevole D'Amato, per essere convinti che l'attraversamento dello stretto di Messina rappresenta una necessità per il Mezzogiorno, soprattutto in vista del 1993. Pertanto, ritengo che il progetto debba essere deciso e realizzato entro tempi ragionevoli.

Ciò premesso, credo dovremmo avere un po' tutti (e da qui sorge un elemento di imbarazzo per la discussione odierna) la consapevolezza che compiamo una scelta che ha un peso enorme per l'avvenire del paese e che rappresenta una grande scommessa. Su una questione così importante abbiamo ascoltato opinioni anche radicalmente diverse da parte di settori dell'industria a partecipazione statale, basate non solo su progetti e ipotesi ma anche su costi diversi che non siamo in grado di valutare e sui quali esprimere un'opinione.

Per quanto concerne la titolarità della decisione è chiaro che la nostra Commissione non è in grado di compiere scelte, d'altra parte anche se la Società dello Stretto è sicuramente competente in merito alle proposte in campo, non ha probabilmente la serenità necessaria per poter esprimere una scelta motivata tra le due diverse ipotesi. Per questa ragione riteniamo che debba essere il Governo, avendo gli elementi per indicare una preferenza, a prendere una decisione ed investire poi nel modo opportuno la Commissione, esponendo le ragioni per le quali ha ritenuto di dover percorrere una strada piuttosto che un'altra. La mia richiesta è che il Governo venga in Commissione a spiegarci in base a quali motivazioni ha ritenuto di compiere tale scelta.

MAURO DUTTO. Ringrazio anch'io i rappresentanti dell'IRI, dell'IRITECNA e della Società Stretto di Messina, i quali hanno avuto la pazienza di aggiornarci sui problemi che tutti conosciamo da anni. Faccio presente che questa è un'audizione, il cui compito è di acquisire informazioni, notizie e strumenti che consentano di assumere una decisione; in questo senso ribadisco la sovranità del Parlamento sulle scelte in questa materia, come per quanto riguarda tutto quello che deve essere deciso nel nostro paese, affidando al Governo il compito di offrire opzioni possibili e documentate, nonché di realizzare le opere che hanno avuto l'assenso del Parlamento. Mi permetto di ricordare ai colleghi che su questa materia vi è stato un ampio dibattito in Parlamento, nella fase in cui si varò il piano generale dei trasporti sotto l'allora ministro Claudio Signorile. In questa materia venne presentato anche un disegno di legge, discusso dalle Commissioni trasporti e lavori pubblici, che prevedeva un finanziamento di 220 miliardi che il Parlamento non accettò.

Vi fu poi una relazione dell'onorevole Becchetti (il quale non venne riletto, spero non perché fu relatore sul provvedimento) che era « partito in quarta » sul-

l'ipotesi del ponte; tuttavia il Parlamento non scelse questa soluzione e non portò a termine l'esame della proposta di legge che rappresentava, secondo me, lo strumento trasparente delle procedure parlamentari che avrebbero consentito al Parlamento di assumere una decisione chiara e pesata in tutti i suoi aspetti.

Terminò la legislatura e a quel punto il Governo, con pezzetti di decisione che spesso sono presenti nelle pieghe della legge finanziaria, continuò a mandare avanti una realtà operativa di sondaggi (che poi è costituita dalla Società Stretto di Messina, che appunto faceva ricerche sui dati preliminari alla formulazione di un progetto). Non voglio tediare né i colleghi né i nostri ospiti su questioni che comunque dovremo discutere, anche conflittualmente, fra di noi, ma ad un certo punto fu dato per acquisito che la formula tecnica fosse solo quella del ponte, perché non vennero mai presentate in Parlamento soluzioni alternative. Oggi stiamo acquisendo alcuni particolari e sono convinto, come ha affermato il collega Borghini, che occorra un momento di confronto con il Governo che, rispetto alla sede parlamentare più ampia ed assembleare, offra indicazioni tecniche circa una sua scelta aggiornata. Fra l'altro, mi sembrerebbe assurdo che si fosse definitivamente affidata la scelta del collegamento stabile con la Sicilia - perché di questo si è sempre parlato più che della soluzione tecnica adottata - ad una sola ipotesi, mentre nel mondo stanno emergendo altre ipotesi, tecnicamente fondate, che potrebbero risultare più appetibili. Perché scegliere quella che dieci anni fa sembrava l'unica soluzione e non metterla a confronto con un'altra che tecnicamente e dal punto di vista della praticabilità viene considerata più idonea?

Su questo dibattito potremmo perdere giornate e settimane, senza neanche avere grandi incubi, perché questa cosa non si farà mai...

NINO CALARCO, *Presidente della Società Stretto di Messina*. Anche l'ingegner Muscarella ha scritto sulla *Gazzetta del Sud* che non si farà mai.

MAURO DUTTO. Scriva tutto quello che vuole, anche se non ritengo opportuno che chi svolge la sua funzione sia anche direttore di un giornale, perché è chiaro che può influenzare l'opinione pubblica.

NINO CALARCO, *Presidente della Società Stretto di Messina*. Ho anche rinunciato all'indennità di carica per vedere più chiaramente chi è contro il collegamento. Ha votato anche lei, caro Dutto, i 40 miliardi: ora si vorrebbe « rimangiare » quello che ha votato il 17 ottobre ...

MAURO DUTTO. Non ho votato, mi sono astenuto proprio perché non ho certezze in merito alle soluzioni.

PRESIDENTE. Vi prego!

MAURO DUTTO. Mi rifiuto di parlare perché non ritengo che le audizioni parlamentari possano avere questo andamento.

PRESIDENTE. Mi dispiace, ma non vorrei che mi costringeste ad assumere decisioni che, in genere, non prendo. Sono io che presiedo, che do la parola e poi la tolgo!

NINO CALARCO, *Presidente della Società Stretto di Messina*. Il mio è un vizio da *ex* parlamentare.

PRESIDENTE. Brutto e non giustificato.

OTTAVIANO COLZI. Senza voler fare discorsi sul metodo, credo che occorra riportare la discussione sulle domande da rivolgere ai rappresentanti delle società audite in ordine alle questioni in oggetto; se apriamo la discussione fra di noi nei confronti del Governo, che in questo momento non è rappresentato, rischiamo di fare una cosa assolutamente inutile. La prima domanda, di carattere tecnico, è rivolta al professor De Rossi: qual è l'altezza sul livello di campagna, non parlo delle torri ma del nastro, su cui correranno strada, autostrada e ferrovia?

BALDO DE ROSSI, *Amministratore delegato della Società Stretto di Messina*. 69 metri sul livello del mare.

OTTAVIANO COLZI. L'altra questione è cosa intendete per progetto di massima e per progetto esecutivo, che a me sembra determinante anche in relazione a questa leggina di finanziamento. In ultimo vorrei conoscere lo stato attuale della vostra progettazione.

PINO LUCCHESI. Il mio sarà un intervento brevissimo, tenuto conto del fatto che per il gruppo democristiano ha già parlato il collega Battaglia. Esprimo il nostro ringraziamento al presidente Nobili per l'importante contributo che ha dato al nostro dibattito e chiedo scusa ai nostri ospiti per l'andamento non sempre temperato dei nostri lavori, che probabilmente è da mettersi in relazione con il caldo esterno e con le difficoltà che questo comporta. Debbo dire con grande franchezza di non condividere l'andamento del dibattito, perché siamo usciti dal tradizionale meccanismo delle audizioni, che è finalizzato a ricevere notizie e ad acquisire dati per poi arrivare ad una decisione. Come spesso ci capita, con un dibattito che raramente è temperato da questo punto di vista, finiamo per intervenire anticipando ragionamenti, discussioni ed impostazioni che non appartengono sicuramente a questa fase di approfondimento.

Questo devo dirlo responsabilmente, come rappresentante del mio gruppo politico, per cercare di fare in modo che si possa ritrovare una serenità di confronto e di diverso modo di procedere.

Desidero soffermarmi, in particolare, su un problema di carattere generale ed un altro più specifico, rivolgendo ai nostri ospiti due domande.

Vorrei premettere, in primo luogo, che condivido le osservazioni del collega Dutto in ordine al fatto che su una vicenda di importanza strategica le decisioni finali competono al Parlamento della Repubblica. Non condivido, quindi, lo stranissimo « rimpallo » di responsabi-

lità in atto, al termine del quale non si capisce bene chi debba prendere le decisioni relative ad una vicenda tanto complessa.

In secondo luogo, vorrei premettere che mi trovo in una posizione di amichevole disaccordo con lo stesso collega Dutto in quanto sono convinto che l'accelerazione del dibattito e della discussione ponga oggi tutti i soggetti interessati (Parlamento, Governo e Società) nella condizione di conseguire un obiettivo atteso da moltissimo tempo.

Sono quindi convinto che oggi esistano le premesse per realizzare un'opera tanto decisiva per il nostro paese.

Nel porre la domanda di carattere generale che avevo preannunciato, desidero sottolineare che per la prima volta abbiamo cominciato a « mettere dei palletti » rispetto ai tempi; infatti, l'indeterminatezza di questi ultimi è sempre stata una delle cause dell'andamento convulso che ha caratterizzato in passato la vicenda di cui ci stiamo occupando. Al riguardo, vorrei sapere se, ad avviso dei nostri ospiti, i primi tempi previsti saranno rispettati e quali siano i tempi previsti per i passaggi successivi. Ritengo, infatti, che su tali questioni si possa commisurare una decisione di carattere politico in ordine ad una vicenda iniziata molto tempo fa e rispetto alla quale si registrano aspettative consolidate affinché l'opera in questione possa essere realizzata non nel 2500, ma possibilmente prima della fine del secolo.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Sarebbe necessaria una nuova legge.

PINO LUCCHESI. Comunque, non è secondario comprendere lungo quale traiettoria temporale ci immettiamo.

La domanda di carattere specifico che intendo rivolgere ai nostri ospiti parte dalla premessa in base alla quale è stato riferito dell'esistenza di opinioni consolidate nei rapporti tra le due strutture pubbliche in qualche modo direttamente interessate alla realizzazione dell'opera, ossia l'ANAS (quindi il Ministero dei la-

vori pubblici) e le Ferrovie dello Stato (quindi il Ministero dei trasporti).

Vorrei sapere, pertanto, se, nell'evoluzione complessiva della vicenda vi sia stato un seguito a tali contatti e decisioni iniziali. Nel caso in cui non vi sia stato seguito, si intende instaurare un nuovo confronto, pur nell'ambito di una situazione profondamente mutata? Infatti, il passaggio degli anni ha significato certamente qualcosa.

PASQUALINO BIAFORA. In qualità di parlamentare eletto in Calabria, ho avvertito l'esigenza di partecipare all'audizione odierna.

Naturalmente, desidero ringraziare, come ha fatto il collega Lucchesi, gli ospiti intervenuti ed in modo particolare il dottor Nobili che con la sua presenza ha voluto dimostrare come l'IRI sia molto sensibile al problema di cui ci stiamo occupando.

Il mio intervento sarà molto breve in quanto condivido pienamente le osservazioni dell'onorevole Lucchesi e mi auguro che si possa definire al più presto la questione e che il Governo decida nel più breve tempo possibile quale soluzione adottare per soddisfare un'esigenza di salvaguardia dell'ambiente e di sviluppo economico e sociale delle regioni interessate.

ROSA FILIPPINI. Cercherò di attenermi al tema oggetto dell'audizione rivolgendo una domanda ai nostri ospiti.

Desidero, tuttavia, premettere, in riferimento ad alcune osservazioni del presidente della Società Stretto di Messina, che il gruppo verde ha assunto una posizione apertamente contraria e cercherà di sostenerla con gli argomenti più convincenti.

Ritengo, comunque, che debbano cadere alcuni pregiudizi affinché il Parlamento possa prendere decisioni fondate.

Da parte nostra, crediamo che il modo migliore per entrare in Europa sia quello di assicurare il collegamento migliore e più efficiente sullo stretto di Messina e non quello di assicurare certamente un

ponte o un tunnel o un tubo sospeso. Infatti, deve interessarci innanzitutto la finalità da perseguire, rappresentata dal collegamento più economico ed efficiente possibile operando un raffronto tra le diverse condizioni di realizzabilità.

Condivido, tra l'altro, le osservazioni dell'onorevole Dutto secondo cui il Parlamento non può essere espropriato della decisione finale. Comunque, indipendentemente da chi prenda la decisione (Governo, Parlamento o Società) le basi di decisione devono essere chiare e soprattutto venire messe a confronto.

Pur non avendo potuto assistere, a causa di concomitanti impegni parlamentari, alla prima parte dell'audizione, fino a questo momento devo constatare che mi sembra incredibile che esista un « balletto » di opinioni su chi debba prendere la decisione. Non vi è dubbio, comunque, che in ogni caso la Società Stretto di Messina ha il dovere di fornire gli elementi necessari o almeno di prenderli in esame.

A tale riguardo, ricordo che l'ingegner Muscarella, rappresentante dell'ENI, ha affermato in questa sede che la Società Stretto di Messina non ha mai inteso ricevere i dirigenti dell'ENI per valutare il progetto del tunnel. In primo luogo vorrei sapere se ciò sia vero o se invece abbiate ricevuto i dirigenti dell'ENI, in quanto dobbiamo sapere chi dice la verità e chi mente.

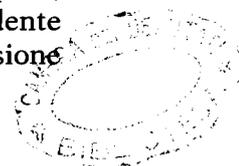
In secondo luogo, vorremmo appurare se tale confronto vi sia stato e su quali basi. In sostanza, dobbiamo avere la certezza che una società finanziata dallo Stato per effettuare ricerche abbia attuato questo confronto in maniera trasparente e seria. Infatti, se stiamo discutendo da molto tempo circa il fatto che esista o meno un pregiudizio nei confronti di una soluzione tecnica piuttosto che di un'altra, per la mia parte politica ciò costituisce un fatto assolutamente non rassicurante in quanto dimostra l'assoluta incertezza e mancanza di trasparenza nel confronto tra le diverse ipotesi tecniche. Se questa è la situazione, mi domando se si procederà mai ad un confronto, dal punto

di vista dei costi, tra la realizzazione di un collegamento stabile e quella di un collegamento non stabile. Eppure è proprio questo che intendiamo fare.

Conseguentemente, vorrei sapere per quale motivo tale confronto non sia avvenuto. Personalmente ritengo che questo sia compito della Società e del Governo, qualora intendesse assumere una decisione. È evidente che il Parlamento può delegare la scelta, ma il Governo, che ha la funzione fondamentale di indirizzo e controllo, deve accertare che essa sia stata assunta su basi serie.

PRESIDENTE. Sono piuttosto stupito per un certo clima teso che avverto negli interventi. La nostra Commissione aveva dimostrato una sollecita attenzione ai problemi dello stretto e siamo intervenuti immediatamente, appena ne abbiamo avuto notizia, per aumentare gli stanziamenti richiesti per il completamento dell'opera. Non si tratta di questioni formali, ci troviamo in imbarazzo perché, come per altri casi, decidiamo contemporaneamente politiche contraddittorie: stanziando fondi da un lato per l'attraversamento dello stretto, dall'altro a favore delle aree di Messina e di Reggio al fine di migliorare i servizi di traghettamento. Evidentemente si tratta di operazioni che verranno superate il giorno in cui l'opera sarà compiuta. Ad ogni modo abbiamo bisogno di una politica complessiva di area che sia coerente non tanto nella fattibilità quanto nei tempi di realizzo, perché in futuro questo elemento ci potrà guidare nelle scelte che compiremo.

Confermo quanto sostenuto dai colleghi che hanno ricordato i dati acquisiti nel corso delle audizioni precedenti e che valuteremo anche sulla base delle vostre osservazioni. Abbiamo appreso che vi è stata una certa incomunicabilità tra l'ENI e la Società dello Stretto; in particolare, non è stato iniziato il confronto sugli approfondimenti dei disegni relativi ai progetti, quindi vi sarebbe stata una specie di chiusura pregiudiziale che mi pare, dalla versione fornita oggi dal presidente Calarco, derivi dal fatto che la decisione



della scelta del ponte anziché di altre strade sarebbe già stata assunta dall'ANAS e dalle Ferrovie, quindi era sostanzialmente inutile verificare altre ipotesi. Questo è quanto mi pare di aver compreso.

Il Parlamento non ha compiuto una scelta a favore dell'una o dell'altra soluzione, né sta a noi compierla; poiché, infatti, le valutazioni si basano su elementi tecnici la decisione dovrà essere assunta dal Governo sulla base di motivazioni convincenti (si motivano le sentenze e le ordinanze, ci mancherebbe che non fosse motivata in modo convincente la scelta relativa ad un'opera che interessa, per ragioni di sviluppo economico e di primato tecnologico, l'intero paese). Ovviamente, il Parlamento valuterà le ragioni della scelta e se non ne sarà sufficientemente convinto non finanzia l'opera; credo che anche tale aspetto vada considerato.

Sono rimasto particolarmente colpito dai dati forniti dal professor De Rossi dai quali risulta che lo Stato spenderebbe poco meno di 1.300 miliardi, cioè una somma assolutamente irrisoria che abbiamo stanziato in ripetute occasioni per altre opere e che mi sembra - ripeto - eccessivamente bassa. A tale proposito vorrei essere tranquillizzato ed avere una conferma dei costi.

Peraltro, le questioni che ci dobbiamo porre non riguardano la scelta, ma i tempi di realizzo, la sicurezza ed i costi: sono questi i tre parametri che dobbiamo valutare. È vero che nel disegno di legge finanziaria abbiamo stanziato i fondi per lo stretto di Messina, ma la Società deve fornirci una valutazione di tutti gli elementi e di tutte le ipotesi relativi a questi tre valori. Se i tre parametri vengono forniti sulla base di una certa soluzione, e siamo certi che la scelta sia stata ponderata e non pregiudiziale, al di là di ogni questione formale ed anche giuridica, saremo in grado di effettuare le nostre valutazioni.

Ho voluto impostare in tali termini la questione per poter lavorare insieme sui principi che interessano il Parlamento.

FRANCO NOBILI, *Presidente dell'IRI*. Ringrazio il presidente ed i componenti la Commissione perché l'audizione odierna rappresenta per me un'esperienza del tutto particolare, sia per la vivacità degli interventi sia per i contenuti. Ringrazio anche coloro che mi hanno appellato professore, pur non essendolo, augurandomi di poter raggiungere anche tale traguardo.

Credo di essere stato molto chiaro nella mia introduzione. Ho voluto che intervenissero prima i collaboratori dell'IRITECNA e della Società Stretto di Messina per ricordare a tutti voi l'iter e la storia di questo grande progetto. Sono anch'io rimasto stupito del tono della discussione perché se qualcuno ha lavorato bene in questa vicenda è stata proprio la Commissione trasporti. Infatti, quando avete deciso di inserire il finanziamento di 40 miliardi nel disegno di legge finanziaria per il 1991 per il completamento del progetto, avete anche presentato un ordine del giorno nel quale si stabiliva che se entro il 31 dicembre del 1992 il progetto non veniva completato la società si sarebbe dovuta sciogliere. Non voglio ricordare le leggi a cui si è fatto riferimento, voglio soltanto dire che alla Società Stretto di Messina partecipano l'IRI, le due regioni, l'ANAS e le Ferrovie dello Stato e nel momento in cui è stato dato incarico alla società di completare entro il 31 dicembre del 1992 il progetto, tutto ciò che era stato presentato, sia da aziende a partecipazione statale sia da aziende private, è stato sottoposto all'attenzione degli unici organi tecnici istituzionalmente validi, cioè il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e il consiglio di amministrazione dell'ANAS. Questi hanno esaminato le varie proposte di soluzioni alvee, subalvee e ponte contenute nella relazione ed hanno preso la decisione di scegliere quest'ultima con successiva comunicazione con decreto interministeriale. Non possiamo interferire in scelte di natura tecnica già compiute dagli unici organi competenti; inoltre il Parlamento ha richiesto di com-

pletare il progetto per il ponte con una spesa di 40 miliardi, mentre il Governo ha già fatto le sue scelte attraverso le strutture amministrative dello Stato. Pertanto abbiamo solo il dovere di portare all'attenzione delle autorità competenti, Governo e Parlamento, il progetto completo del ponte e null'altro, corredato di tempi di esecuzione, costi e sicurezza. Dopo la presentazione del nostro elaborato sarà compito del Governo e del Parlamento decidere se e quando realizzare l'opera; se altri, a seguito di decisioni già assunte, presenteranno altre ipotesi, saranno liberi di farlo sotto la propria responsabilità e non attraverso l'IRI, che – ripeto – ha già fatto le proprie scelte in base a criteri di natura tecnica.

Non intendiamo far la guerra a nessuno ed, anzi, abbiamo grande stima di tutti coloro che si dedicano ad attività di progettazione, studio e ricerca; sappiate dunque che abbiamo l'unico scopo di presentare all'autorità competente il progetto definitivo, chiamato di massima, entro il 31 dicembre 1992, altrimenti, in base all'ordine del giorno accolto dal Governo, la nostra società dovrà essere sciolta. Credo di essere stato molto chiaro e preciso: non posso andare al di fuori della strada definita dal Parlamento e dal Governo. A questo punto speriamo che il nostro elaborato, sul quale stanno lavorando fior di ingegneri sia italiani sia stranieri, sia il migliore che potremmo offrire; ci avvarremo di tutte le possibili capacità progettuali e finanziarie per elaborare costi e piani di finanziamento ai fini di una sana gestione, ma poi la decisione starà al Parlamento.

Ringrazio tutti coloro i quali hanno avuto la pazienza di ascoltare ben quattro interventi, che resteranno agli atti. Chiediamo di avere il supporto finanziario che voi stessi avete individuato, perché la nostra fatica sia almeno in parte remunerata. Potrete ora rivolgere tutte le questioni di carattere tecnico che riterrete opportune; siamo sempre a disposizione, oggi e quando lo vorrete, per fornirvi tutte le informazioni sullo sviluppo del progetto e, per il momento, lasciamo alla

Commissione quattro dossier che vi saremo grati se vorrete leggere.

PRESIDENTE. Credo di dover chiedere un piccolo chiarimento sulla questione della ricerca. Nella legge finanziaria abbiamo scritto la dizione « conferimenti alla Società Stretto di Messina per l'esecuzione del progetto di massima », senza naturalmente indicare il ponte come nostra scelta. Alcuni di noi pensano che la Società Stretto di Messina, che è la concessionaria, potrebbe valutare anche le progettualità dell'ENI: ritenete forse di non poterlo fare perché vi è una decisione dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato ?

CARLO D'AMATO. La società deve rispondere anche delle esclusioni !

NINO CALARCO, Presidente della Società Stretto di Messina. Sono stato nominato il 30 giugno 1990 ed il 15 luglio successivo ho inviato una lettera al Presidente del Consiglio ed ai ministri (che ho allegato agli atti). In un incontro informale con questa Commissione ho affermato che senza l'intervento finanziario dello Stato la Società Stretto di Messina non avrebbe potuto completare il progetto di massima del ponte e su questo punto ho visto che la confusione regna sovrana; progetto di massima non significa costruire il ponte, ma stabilire una volta per tutte se esso sia costruibile o meno, quanto costa e quali saranno le ricadute finanziarie, turistiche e sociali dell'opera. Improvvisamente, mentre il sottoscritto si adoperava perché il Parlamento modificasse il silenzio e l'indifferenza del Governo (i padrini della Società Stretto di Messina sono i componenti la Commissione trasporti), nel dicembre 1990 è intervenuta la decisione privata, non perfezionata da un atto deliberativo della giunta esecutiva dell'ENI, di riaprire il cassetto per tirarne fuori il progetto della SSST. Quest'ultima è una associazione temporanea di imprese costituita nel 1986 a seguito di un accordo verbale fra i presidenti del tempo, Revi-

glio dell'ENI e Prodi dell'IRI; a tale associazione hanno partecipato la SNAM Progetti, la SAIPEM, la SPEA dell'IRI e la Tecnomare, la quale, essendo l'unica società a capitale misto privato e pubblico, è diventata la capofila perché la più abilitata sotto il profilo dello statuto a fare ricerche in questo campo. È pertanto la Tecnomare, che è la titolare del progetto, a spacciarsi in Italia per l'ENI; invece dell'ingegner Cagliari e dell'ingegner Muscarella dovrebbero venire in Commissione il professor Puppi, presidente della Tecnomare ed il dottor...

PRESIDENTE. A noi questo non interessa.

NINO CALARCO, Presidente della Società Stretto di Messina. Questo non le interessa, caro presidente, perché lei ha l'immunità parlamentare. La Società Stretto di Messina, in quanto società di servizio pubblico, risponde davanti al magistrato ordinario, mentre l'ENI risponde soltanto di fronte alla Corte dei conti; se io violo la legge istitutiva del 1971 e le convenzioni del 1985 un privato mi può denunciare all'autorità giudiziaria ordinaria, perché io sono – non un presidente lottizzato, espressione delle partecipazioni statali, caro Dutto – ma presidente nominato dal Presidente del Consiglio in deroga al codice civile e al di fuori degli azionisti. Debbo quindi far tutelare, piaccia o non piaccia, la legge in qualsiasi sede.

PRESIDENTE. Deve precisare quali siano i vostri compiti.

NINO CALARCO, Presidente della Società Stretto di Messina. Li ho precisati; dopo il mio insediamento nel 1990 ho trovato un deliberato dei Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici i quali, con propri decreti interministeriali, hanno compiuto la scelta tipologica. L'ANAS ha deciso che l'unica scelta tipologica in materia di attraversamento stabile dello stretto è rappresentata dal ponte sospeso aereo. Ciò avveniva nel maggio del 1988.

Vorrei chiedere, pertanto, ai sostenitori dell'ENI dove fosse finito tale ente tra il maggio del 1988 e il dicembre del 1990.

D'altra parte, il presidente dell'ENI, nella relazione che vi ha lasciato, ha sostenuto che il progetto del 1987 era stato abbandonato e ripreso soltanto dopo che si era registrato un ritorno di attenzione verso l'attraversamento stabile dello stretto.

Tuttavia, non è vero che la Società Stretto di Messina abbia abbandonato la progettazione del ponte. Essa invece, tra il maggio del 1988 e il dicembre 1990, ha proseguito la progettazione, mentre l'ENI nello stesso periodo non ha fatto nulla ed oggi chiede un « lasciapassare » finalizzato non all'attraversamento stabile dello stretto, ma a realizzare fini istituzionali che non gli sono propri.

Comunque, visto che l'ENI ha tanti sostenitori...

PRESIDENTE. La prego di attenersi al tema dell'audizione.

NINO CALARCO, Presidente della Società Stretto di Messina. Invito allora il presidente della Commissione trasporti a chiedere l'acquisizione del rapporto dell'ispettore generale delle partecipazioni statali il quale, a nome del Governo, ha affermato che l'ENI ha esorbitato dai propri compiti istituzionali, anche con riferimento alla progettazione dell'attraversamento dello stretto di Messina.

SILVANO RIDI. Lei ha detto che qui ci sono sostenitori dell'ENI e deve rimangiarsi questa affermazione!

Qui ci sono soltanto sostenitori di attraversamenti che comportino minori costi e maggiore sicurezza e rapidità.

BALDO DE ROSSI, Amministratore delegato della Società Stretto di Messina. La Società Stretto di Messina aveva presentato una relazione in cui spiegava i motivi della soluzione tipologica adottata. Successivamente le Ferrovie dello Stato e l'ANAS hanno espresso il loro parere favorevole alla soluzione aerea.

Tuttavia, la SSST, dopo aver manifestato alcune perplessità, ha concentrato i suoi studi su una soluzione alvea. Tale studio è stato inviato ai competenti organi del Ministero dei lavori pubblici e dell'Ente ferrovie dello Stato. Sullo stesso progetto abbiamo effettuato un'attenta analisi.

Comunque, la legge stabilisce chiaramente che il progetto di massima deve essere presentato alle Ferrovie dello Stato e all'ANAS per l'esame di rispettiva competenza ed approvato, previo parere del CIPE, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto dei ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i ministri del tesoro e della marina mercantile.

La fattibilità era quindi un problema che interessava le Ferrovie dello Stato e l'ANAS, mentre la legge stabilisce chiaramente a chi spetti l'approvazione del progetto di massima entro il 31 dicembre 1992.

L'onorevole Colzi ha chiesto a che punto si trovi il progetto di massima. In proposito, desidero precisare che lo studio di fattibilità è un fatto molto preciso in cui alcuni tecnici ipotizzano soluzioni in alveo, in subalveo o aeree e su di esse effettuano degli studi fino ad elaborare determinate proposte. Gli enti interessati (tra i documenti che lasciamo a vostra disposizione vi è anche una relazione delle ferrovie dello Stato) hanno sostenuto che le soluzioni in alveo ed in subalveo non erano possibili, confermando in tal modo la scelta effettuata.

PRESIDENTE. Le soluzioni in alveo e in subalveo non erano considerate possibili per ragioni di tecnologia o di costi?

BALDO DE ROSSI, Amministratore delegato della Società Stretto di Messina. Si pongono, tra l'altro, problemi di percorribilità ferroviaria e di sicurezza.

Inoltre, le Ferrovie dello Stato hanno istituito una commissione sul progetto SSST, esprimendo un giudizio negativo, dopo il quale ci hanno raccomandato,

mediante una lettera, di procedere con il progetto aereo.

Pertanto, motivi tecnici e di sicurezza hanno indotto la Società Stretto di Messina a scegliere tale soluzione. Comunque, stiamo già preparando il progetto di massima. In proposito, desidero ringraziare, tra gli altri, i professori Jamiolkowsky, Diana, D'Asdia, nonché il professor Brown che ha progettato l'Hamber e il ponte sul Bosforo ed è venuto appositamente da Londra.

Comunque, il progetto di massima non è effettuato secondo la legislazione del 1895, la quale prevede determinate scale, per cui la scala a 100 sarebbe propria di un progetto esecutivo, mentre la scala a 200 caratterizzerebbe i progetti di massima.

In un'opera del genere, predisporre un progetto di massima definitivo significa avere già dimensionato tutto. Conseguentemente, entro il 31 dicembre 1992 forniremo un progetto di massima che consideriamo definitivo perché, in relazione ad un ponte sospeso, se si parlasse di un progetto di massima *tout court* si farebbe riferimento ad un progetto di massima geometrico, mentre noi abbiamo già predisposto un progetto preliminare e ci accingiamo ad approntare quello definitivo. Quest'ultimo implica una serie di analisi e prove in galleria del vento.

Comunque, posso assicurare che il progetto di massima sarà ultimato entro la scadenza.

Per quanto riguarda i costi, ho effettuato alcuni confronti con il Grand Belt e con il ponte che deve essere realizzato in Grecia. Comunque, abbiamo sempre dichiarato i prezzi; in particolare, la nostra ipotesi prevedeva 5.400 miliardi. Tuttavia, già nel corso della mia esposizione introduttiva ho precisato che siamo passati da 80 a 18 tonnellate per metro. È evidente quindi che i prezzi sono diminuiti e di ciò non posso fare altro che rallegrarmi (anche se forse Gambardella ne sarà dispiaciuto).

Si pone, a questo punto, l'interrogativo in ordine a chi spetti il progetto esecutivo reale. In proposito, quando di-

sporremo del progetto di massima definitivo dovremo, a mio avviso, aprire una gara d'appalto nazionale o europea con il sistema « chiavi in mano ». In tale contesto, il consorzio chiamato ad operare agirà dopo aver predisposto un progetto esecutivo. Infatti, la nuova normativa europea prevede la possibilità, per coloro i quali partecipano alla gara, di predisporre un progetto esecutivo indicando già il prezzo. In sostanza, le aziende interessate « prezzano » il progetto di massima e successivamente, se vincono la gara sul prezzo, presentano il progetto esecutivo. Non mi date dell'ottimista e dell'utopista, capisco che qualcuno di voi potrà attribuirmi questa caratteristica perché, come tecnico, sono appassionato a questi problemi, ma se entro il 31 dicembre 1992 avremo il progetto di massima definitivo, saremo in grado nell'aprile del 1993 di effettuare una prequalifica; realizzata quest'ultima, entro la fine del 1993 saremo in condizioni di bandire una gara e, quando questa verrà portata a termine, con sei anni di lavori potremo realizzare il progetto.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale, l'onorevole Filippini troverà, nella parte della mia relazione di cui non ho dato lettura, un'ampia trattazione della materia. Si tratta di un aspetto per noi molto importante: siamo in contatto con l'architetto Pera perché, in base alle nuove norme, la questione dell'impatto ambientale è stata già affrontata in sede di realizzazione degli studi di fattibilità.

ROSA FILIPPINI. Mi scuso, se ho fatto alcune osservazioni imprecise, in quanto effettivamente non avevo sotto gli occhi tutto il quadro offerto dalla relazione: ringrazio, quindi, il professor De Rossi per le sue puntualizzazioni, tuttavia c'è un aspetto che desidero sottolineare. Il decreto del ministro dei lavori pubblici con cui si prende atto dei pareri espressi dall'ANAS e dall'Ente ferrovie dello Stato termina con queste testuali parole: « (...) decreta: ai sensi dell'articolo 4 della convenzione 27 dicembre 1985, n. 18494, (...), il termine per la presentazione del pro-

getto di massima dell'attraversamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente viene fissato al 31 dicembre 1992 ». Non si fa cenno ai motivi della decisione, si prende solamente atto dei pareri espressi dall'ANAS e dall'Ente ferrovie dello Stato.

BALDO DE ROSSI, *Amministratore delegato della Società Stretto di Messina*. Questo è previsto dalla legge, non si poteva fare altrimenti.

ROSA FILIPPINI. Allora, è come se avessimo stabilito che a prendere questa decisione, che non è soltanto tecnica...

BALDO DE ROSSI, *Amministratore delegato della Società Stretto di Messina*. È la legge che è fatta così.

ROSA FILIPPINI. Capisco, però le leggi vengono interpretate, come è risultato anche dal dibattito odierno: può darsi, allora, che la responsabilità spetti soltanto al Parlamento, che ha approvato una simile legge, però mi sembra molto strano (e se fosse così, si tratterebbe di un provvedimento pessimo) che una legge possa stabilire che una decisione non riguardante aspetti puramente tecnici venga assunta da due organismi come l'Ente ferrovie dello Stato e l'ANAS, unicamente in via amministrativa e tramite l'espressione di un parere.

PRESIDENTE. Onorevole Filippini, comprendo il merito della sua osservazione, tuttavia si tratta di questioni che riguardano soltanto la Commissione: gli auditi ci hanno riferito che cosa intendono fare e questo è ormai chiarissimo, poi saremo noi a valutare i vari aspetti.

ROSA FILIPPINI. Volevo soltanto, signor presidente, mettere in discussione un punto e chiarirne il perché. Penso che il decreto ministeriale cui ho fatto riferimento non ci ponga in condizione di affermare che una decisione è stata presa. Mi sembra, allora, che vi sia stata un'interpretazione frettolosa, anche perché il

decreto reca dei termini che sono opinabili.

PRESIDENTE. È mia intenzione affidare al Servizio studi della Camera il compito di fare il punto giuridico della situazione, prima che la nostra Commissione inizi l'esame del progetto di legge sul finanziamento. In considerazione di quanto abbiamo appreso fino ad oggi, infatti, abbiamo bisogno di una visione certa della situazione, anche perché, se la legge cui ha fatto riferimento l'onorevole Filippini è sbagliata, possiamo modificarla, è nostro compito.

CARLO D'AMATO. Mi rendo conto, signor presidente, che in questa sede non potevamo ricevere altre risposte, oltre a quelle che ci sono state fornite, mentre il numero e l'ampiezza degli interventi svolti dimostrano la necessità di ulteriori chiarimenti. Considerato, quindi, che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico, se il presidente lo consente proporrei di inviare tale resoconto ai nostri ospiti, affinché sulla base di esso possano far pervenire risposte scritte alle domande che sono state trascurate: personalmente, infatti, ho formulato tre domande e non ho ricevuto alcuna risposta, per cui debbo dichiarare la

mia insoddisfazione rispetto ai risultati dell'audizione.

PRESIDENTE. Ritengo che il suggerimento dell'onorevole D'Amato possa essere senz'altro seguito.

MAURO DUTTO. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente per le osservazioni fatte durante il dibattito e ringraziare i rappresentanti dell'IRI che, a mio avviso, hanno fornito chiarificazioni molto importanti e, per quanto mi riguarda, sufficienti.

Certamente, a questo punto il problema si sposta all'interno del Parlamento e dei gruppi parlamentari, per cui intendo richiedere lo svolgimento di una riunione della Commissione che ci consenta di affrontare ed analizzare il percorso seguito dalla questione, a proposito del quale il Parlamento può anche esprimere un giudizio sull'operato del Governo.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per aver partecipato all'audizione odierna: ho la sensazione che questa sia stata l'occasione per conoscerci, ma che ci rivedremo presto.

La seduta termina alle 18,40.