

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 1882)

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici**

(LAURICELLA)

**dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(VIGLIANESI)

**di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(GIOLITTI)

**col Ministro delle Finanze**

(PRETI)

**col Ministro del Tesoro**

(FERRARI - AGGRADI)

**col Ministro della Marina Mercantile**

(ATTAGUILE)

**col Ministro delle Partecipazioni Statali**

(PICCOLI)

**e col Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**

(BOSCO)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 SETTEMBRE 1971**

**Collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente**

ONOREVOLI SENATORI. — Il programma nazionale di costruzioni autostradali che, varato con la legge 24 luglio 1961, n. 729, ed integrato con la successiva legge 28 marzo 1968, n. 385, ha inteso, in un unico ed organico contesto, dotare il Paese di un moderno sistema viario a scorrimento veloce, concepito come una delle indispensabili infrastrut-

ture per il risveglio e lo sviluppo dell'economia delle varie regioni italiane, non può non avere come logico corollario il collegamento viario e ferroviario della Sicilia al continente.

Ormai in esercizio da tempo l'Autostrada del Sole, in via di completamento la Salerno-Reggio Calabria — per citare le due grandi

autostrade che costituiscono la spina dorsale del nuovo sistema viario italiano — l'annoso problema della insufficienza delle attrezzature per un rapido attraversamento dello Stretto di Messina si rivela in tutta la sua evidenza ed impone alla responsabile attenzione del Governo la necessità di accelerare, con provvedimenti concreti ed idonei, i tempi per una soluzione del problema stesso.

Problema che non interessa solo — ed in maniera vitale — l'economia della Sicilia, pesantemente condizionata dagli attuali limiti che il crescente volume dei suoi traffici commerciali e turistici con il continente incontra nel tradizionale sistema di trasporto a mezzo di traghetti, ma tocca da vicino l'economia di tutte le regioni meridionali, che troverebbe indubbiamente in un collegamento diretto viario e ferroviario con la Sicilia un ulteriore potente strumento di sviluppo.

L'opera, che per la sua natura e le sue finalità deve necessariamente qualificarsi di prevalente interesse nazionale, si presenta senza dubbio come una delle più grandi ed impegnative opere pubbliche che il nostro Paese sia stato finora chiamato a realizzare ed è destinata presumibilmente a figurare per le sue dimensioni come la maggiore del genere realizzata nel mondo.

Le difficoltà ed i problemi di ordine geologico, ambientale e tecnico che la costruzione di un collegamento stabile sullo Stretto di Messina comporta sono, come è ben noto, enormi e tali da giustificare l'iniziativa già assunta con la legge 28 marzo 1968, n. 384, di autorizzare l'ANAS, e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, « ad effettuare un concorso di idee o di progetti di massima » a cui potesse partecipare « qualsiasi ente, organizzazione e privato, anche stranieri » al fine di stabilire il sistema più idoneo per effettuare il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

Per l'attuazione della legge citata furono stanziati nello stato di previsione della spesa dell'ANAS per l'anno 1968, con possibilità di utilizzare negli esercizi successivi le somme non impegnate entro l'anno sud-

detto, lire 700 milioni. A tale somma deve peraltro aggiungersi l'importo di lire 2.500 milioni stanziato — sempre per studi inerenti alla realizzazione del collegamento sullo Stretto di Messina — a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dalla legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Al concorso internazionale di idee, previsto dalla citata legge n. 384 e bandito dall'ANAS nel maggio 1969, hanno partecipato oltre 140 concorrenti di tutto il mondo.

Il fatto che dall'emanazione del primo provvedimento legislativo concernente l'opera in discorso (legge n. 384 del 1968) a tutt'oggi l'iniziativa si trovi in una fase ancora preliminare e ben lontana da un concreto avvio, mentre pone in risalto l'estrema difficoltà dei problemi che presenta la realizzazione di un collegamento viario tra Sicilia e continente, evidenzia altresì quanto sia ormai doveroso ed improrogabile un tempestivo impegno del Governo, inteso a predisporre con adeguato anticipo gli strumenti e le procedure più idonee perchè si possa, non appena individuata la soluzione tecnica più valida, passare senza ulteriori indugi alla concreta esecuzione dell'opera, per la quale è da prevedere un periodo non inferiore ai cinque anni.

A questa esigenza, appunto, intende rispondere il presente disegno di legge, che ricalca nella sua formulazione i criteri già adottati dal legislatore, con risultati che possono definirsi largamente positivi, per la realizzazione di altre grandi opere pubbliche (sistema autostradale IRI, traforo del monte Bianco).

In base a tali criteri, è previsto che la concessione per la costruzione e l'esercizio del collegamento viario e ferroviario sullo Stretto di Messina venga affidata ad una società per azioni al cui capitale partecipi in misura prevalente l'IRI (51 per cento), e tale quindi da offrire le maggiori garanzie, sia sul piano delle specifiche capacità tecniche che l'imponenza e le enormi difficoltà dell'opera in oggetto richiedono, sia dal punto di vista delle capacità di finanziamento dei costi relativi, che, anche se non risultano allo stato precisabili in mancanza di

un progetto definito, sono comunque da prevedere d'importo assai ingente.

Come sarà appresso precisato, in occasione dell'esame dei singoli articoli del presente disegno di legge, la Società dovrà in pratica provvedere al finanziamento dell'iniziativa, nei modi e nelle forme indicati nel provvedimento, che prevede, tra l'altro, la garanzia dello Stato per le operazioni finanziarie che la società potrà in essere e l'esenzione fiscale per gli atti relativi alle operazioni stesse.

Il pareggio economico dell'iniziativa verrà assicurato con l'eventuale erogazione di un contributo a carico del bilancio dello Stato, pari alla differenza tra i costi di costruzione dell'intera opera — della quale è ovviamente prevista la reversibilità al termine del periodo di concessione — e gli introiti complessivi netti di pedaggio stimati per il periodo di concessione stesso.

A fronte, peraltro, dell'onere rappresentato dal predetto eventuale contributo, sta il diritto del Tesoro dello Stato ad incamerare gli eventuali utili annuali derivanti dall'esercizio del collegamento stradale sullo stretto ed eccedenti la normale remunerazione del capitale della società concessionaria.

L'esame dei singoli articoli che compongono il provvedimento di legge proposto permetterà di meglio definire il sistema di norme, sopra delineato nei suoi criteri essenziali, mediante il quale si ritiene possibile conseguire l'obiettivo di avviare con la tempestività necessaria la realizzazione di una opera pubblica di tanto rilievo e di così fondamentale importanza per il Paese.

*L'articolo 1*, sancisce che la costruzione e l'esercizio del collegamento stabile viario e ferroviario sullo Stretto di Messina, opera definita di prevalente interesse nazionale, sono assentiti in concessione ad una società per azioni il cui capitale sociale sia posseduto per almeno il 51 per cento dall'IRI e per il rimanente dall'ANAS, dalle Ferrovie dello Stato e da altre pubbliche amministrazioni e da privati.

L'articolo 1 inoltre precisa che la concessione è accordata — previo parere del

CIPE — dai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali. La convenzione che dovrà disciplinare la concessione sarà approvata con lo stesso decreto interministeriale di cui sopra, sentiti i Consigli di amministrazione dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, per le parti di rispettiva competenza, ed il Consiglio di Stato.

*L'articolo 2* prescrive che detta società dovrà avere come esclusivo scopo sociale l'attività oggetto della concessione ed il suo reale controllo da parte dell'azionista pubblico di maggioranza è garantito dalla disposizione che vieta nello statuto sociale deroghe alle maggioranze assembleari previste dal codice civile.

Inoltre il presidente della società dovrà essere nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri e l'ANAS e le Ferrovie dello Stato potranno nominare ciascuno un amministratore ed un sindaco.

*L'articolo 3* prevede che alla società concessionaria sia affidato l'esercizio, la gestione e la manutenzione del collegamento, ad eccezione per quanto riguarda la via ferroviaria, che passerà in esercizio, gestione e manutenzione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale corrisponderà un canone annuo ragguagliato all'entità del movimento di merci e passeggeri.

*L'articolo 4* stabilisce che la società concessionaria rediga il progetto di massima dell'opera sulla base dei risultati del concorso di idee effettuato dall'ANAS in adempimento della legge 28 marzo 1968, n. 384.

Il progetto così predisposto dovrà essere presentato all'ANAS ed all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le quali, nell'ambito delle rispettive competenze, potranno prescrivere le varianti tecniche ritenute necessarie, nei limiti tuttavia del rispetto delle caratteristiche e degli elementi essenziali del progetto presentato.

Il progetto di massima viene approvato previo parere del CIPE con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e

dell'aviazione civile, di concerto con quelli del tesoro, della marina mercantile e del bilancio e della programmazione economica.

Lo stesso articolo 4 riserva l'approvazione del progetto esecutivo redatto in seguito all'approvazione del progetto di massima nonchè delle varianti che in corso d'opera si rendessero necessarie, ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile che vi provvederanno con proprio decreto, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, della marina mercantile e delle poste e delle telecomunicazioni.

Infine, l'articolo 4 prevede l'emanazione di un altro provvedimento di legge per regolare gli aspetti finanziari dell'opera, per la determinazione dei quali è necessario disporre almeno di un progetto di massima.

*L'articolo 5* concerne le modalità per la esecuzione dell'opera, per le espropriazioni e per la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

*L'articolo 6* sancisce l'obbligo per la società concessionaria della devoluzione al Tesoro dello Stato di tutti gli eventuali utili di esercizio che residueranno — come già accennato — dall'accantonamento della quota annua al fondo per ammodernamento ed innovazioni previsto all'articolo 8, n. 12), del disegno di legge in esame, nonchè dall'assegnazione agli azionisti della concessionaria di un dividendo nella misura prevista dallo stesso articolo 8, n. 12).

L'articolo stesso prevede il passaggio dell'opera in proprietà dello Stato al termine delle concessioni nonchè la facoltà di riscatto della concessione stessa.

*L'articolo 7* prevede uno speciale collegio arbitrale per la soluzione delle controversie inerenti l'applicazione della legge.

*L'articolo 8* prescrive il contenuto delle principali clausole della convenzione destinata a disciplinare il rapporto di concessione. Quest'ultimo risulta caratterizzato dal diritto della concessionaria all'acquisizione di tutti gli introiti di gestione, cui fa peraltro riscontro la devoluzione al bilancio dello Stato degli utili di esercizio della concessionaria, determinati in base ai criteri dettati dall'articolo stesso, che eccedano un dividendo da determinarsi annualmente, in misura comunque non superiore all'8 per cento del capitale sociale.

Tra gli accennati criteri di determinazione del predetto utile di esercizio è da segnalare, in particolare, la disposizione che consente alla concessionaria di portare in detrazione del risultato lordo di gestione gli accantonamenti necessari soprattutto per innovazioni ed ammodernamenti, sia della sede stradale che della sede ferroviaria; accantonamenti che appaiono indispensabili in un'opera di tali dimensioni e di caratteristiche tecnologiche così avanzate.

È stato peraltro posto un preciso limite agli accantonamenti di cui sopra, stabilendo che essi non potranno superare il 10 per cento degli introiti annuali.

Le altre clausole di convenzione previste dall'articolo 8 riguardano l'eventualità di adeguamenti delle tariffe di pedaggio durante il periodo di concessione e le modalità per le determinazioni delle innovazioni, degli ammodernamenti e dei completamenti da apportare all'opera nei limiti dell'accantonamento del 10 per cento.

*L'articolo 9* prevede la completa esenzione fiscale per tutti gli atti e contratti riguardanti la costruzione dell'opera.

*L'articolo 10* autorizza l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e l'ANAS ad assumere le partecipazioni azionarie nella società concessionaria, indicando i relativi mezzi di copertura della spesa.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

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

Il restante 49 per cento del capitale sociale può essere sottoscritto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dalla ANAS e da amministrazioni pubbliche e private.

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

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

Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modifiche alla convenzione.

**Art. 2.**

La società concessionaria dovrà avere come scopo sociale:

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

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

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

Lo statuto dovrà inoltre prevedere in caso di scioglimento della società concessionaria per qualsivoglia causa, la devoluzione al bilancio dello Stato, in aggiunta a tutte le altre attività reversibili, anche delle quote non utilizzate dell'accantonamento previsto al successivo articolo 8, n. 12).

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

### Art. 3.

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

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

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

### Art. 4.

Nel termine che verrà fissato nella convenzione di cui al precedente articolo 1, la

società concessionaria dovrà redigere il progetto di massima dell'opera, svolgendo tutte le indagini necessarie e tenuto conto dei risultati del concorso di idee effettuato dall'ANAS in adempimento della legge 28 marzo 1968, n. 384.

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

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

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

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

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

Il contributo di cui al comma precedente sarà iscritto nei bilanci dell'Azienda auto-

noma delle ferrovie dello Stato e dell'ANAS, con imputazione agli esercizi nei quali è prevista l'erogazione del contributo medesimo, in relazione all'andamento dei lavori per l'esecuzione dell'opera.

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

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

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

#### Art. 5.

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

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

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

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

L'indicazione delle indennità offerte, prevista dall'articolo 24 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e determinate ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, deve essere fatta sulla base di stime esegui-



te dagli uffici tecnici erariali, che sostituiscono, a tutti gli effetti, le perizie previste dall'articolo 32 della citata legge n. 2359.

Art. 6.

Gli eventuali utili di esercizio della società concessionaria, al netto dell'accantonamento di cui al successivo articolo 8, n. 12), ed eccedenti la remunerazione del capitale nella misura indicata dallo stesso articolo 8, n. 12), saranno devoluti al Tesoro dello Stato.

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

Art. 7.

Tutte le controversie relative all'applicazione delle norme della presente legge nonché della convenzione di cui al successivo articolo 8 sono deferite al giudizio di un collegio arbitrale, la cui composizione è stabilita con la detta convenzione.

Art. 8.

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

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

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

2) le caratteristiche tecniche delle opere da eseguire;

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

4) l'attribuzione e le modalità di esercizio da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e da parte dell'ANAS dell'alta vigilanza sull'esecuzione delle opere e la partecipazione alle operazioni di collaudo di funzionari delle dette Aziende, ferma re-

stando la responsabilità a carico della concessionaria sia della progettazione che dell'esecuzione dei lavori;

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

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

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

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

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

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

11) le tariffe di pedaggio per il collegamento stradale nonchè i casi in cui le tariffe stesse potranno essere adeguate durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione;

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

13) le modalità per la determinazione delle innovazioni, degli ammodernamenti e

dei completamenti da apportare all'opera nei limiti dell'accantonamento di cui al punto precedente.

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

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

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

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

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

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