

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **CUZARI, FLORENA, ATTAGUILE, GATTO Simone, MOLINARI, PERUGINI e MARTINEZ**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 MAGGIO 1965

Istituzione del Consorzio nazionale per l'attraversamento dello stretto di Messina

ONOREVOLI SENATORI. — La costruzione di un attraversamento dello stretto di Messina che, evitando l'attuale traghettamento, renda possibile la uniformizzazione dei tempi di percorrenza ed eviti oneri notevolissimi sia per le Ferrovie dello Stato che per gli autotrasporti commerciali e civili, dovuti questi soprattutto alle lunghe attese causate dalla sproporzione tra il volume di traffico da assorbire e i mezzi di traghettamento obbligati dagli invasi, è divenuta una speranza viva e, nella convinzione ingenerata da interventi pubblici e privati, trasferibile nella realtà.

Non può, comunque, allo stato attuale degli studi e degli accertamenti escludersi che realmente, malgrado particolari caratteristiche della zona, esista la possibilità di trovare una soluzione al problema.

Ciò che appare indubbio è che il problema stesso deve essere affrontato nell'interesse generale della collettività nazionale, non potendosi, un'opera di tale importanza e, in ordine al suo realizzo, di tale costo, ritenere di prevalente interesse locale, sia per quanto riguarda l'assunzione di oneri, che la sua graduazione nel quadro programmatico generale.

Il quasi completato raddoppio della sede ferroviaria sotto Battipaglia, la definizione

delle caratteristiche dell'autostrada Milano-Reggio Calabria e la sua inclusione tra le opere di rapido realizzo, renderanno a breve scadenza più evidente ancora, nella sua drammaticità, la deficitaria situazione dei trasporti da e verso la maggiore isola mediterranea.

Il flusso di beni e di persone, premerà maggiormente ancora sul punto terminale dell'Italia continentale con una anemizzazione dei passaggi — e quindi degli interessi — da e verso la parte di territorio italiano rappresentato dalla Sicilia con i suoi 5 milioni di abitanti, le sue produzioni deperibili, i suoi fabbisogni di approvvigionamenti industriali crescenti.

Per le merci trasportate su rotaia, l'abbreviazione dei tempi di percorrenza conseguente alle sperate opere di attraversamento può valutarsi nei periodi di punta afferenti alle produzioni ortofrutticole in più giorni, con punte eccezionali ancora più gravi. Per quelle trasportate su strada la riduzione dei tempi sarebbe ancora più sensibile.

Per il turismo e in genere per i trasporti di massa, al cui sviluppo tende il piano quinquennale (vedi osservazioni CNEL), i vantaggi dovuti alla migliorata circolazione, appaiono, anche in rapporto all'aumento

dell'uso dei mezzi autonomi di trasporto, fondamentali anche ai fini dell'espansione di attività industriali e terziarie.

È convinzione dei proponenti quindi che l'opera abbia — al di là di ogni altro pur valido significato — un valore economico di primo ordine e che lo Stato debba essere impegnato, con la propria rappresentatività e con i propri mezzi, alla definizione del problema in modo prioritario, o almeno analogo a quanto si propone per altri problemi di trasformazione e di incentivazione.

La definizione deve muovere anzitutto dall'accertamento delle concrete possibilità di

realizzazione dell'opera allo stato della tecnica costruttiva e non può prescindere da qualsivoglia mezzo o strumento per lo studio e l'indagine, mentre le scelte per la successiva realizzazione saranno dettate ovviamente dall'analisi dei dati tecnici e finanziari, non potendosi allo stato pregiudicarle.

Il disegno di legge prevede impegnative partecipazioni pubbliche, la presenza operante delle rappresentanze locali più vicine geograficamente ed economicamente, in una visione ampia di collaborazione indispensabile per il conseguimento del risultato.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È istituito un Consorzio nazionale tra la Azienda delle ferrovie dello Stato, l'Azienda nazionale autonoma della strada, l'IRI e la Regione siciliana per promuovere e presiedere agli studi e alla esecuzione dell'attraversamento dello Stretto di Messina.

Art. 2.

Il Consorzio è posto sotto la vigilanza dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti.

Art. 3.

Alla prima dotazione del Consorzio si provvede mediante versamento di 1 miliardo e 500 milioni di cui 500 milioni da parte dello Stato e 1 miliardo da parte degli enti partecipanti.

Art. 4.

Il Consorzio può emettere obbligazioni assistite da garanzia statale per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi nel limite dell'importo afferente alla esecuzione delle opere.

L'emissione delle obbligazioni e le eventuali operazioni di mutuo effettuate dal Consorzio e tutti gli atti ad esse inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa.

Gli eventuali oneri derivanti dalle garanzie statali previste dalla presente legge saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro a partire dall'esercizio 1966.

Art. 5.

Al personale occorrente per l'attività del Consorzio si provvederà per quanto possibile con comandi di personale dei ruoli dei Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e degli Enti partecipanti anche in deroga alle norme vigenti.

Art. 6.

Sono organi del Consorzio:

- il Presidente;
- il Consiglio di amministrazione;
- il Consiglio generale;
- Il Direttore.

Art. 7.

Il Presidente è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Egli ha la rappresentanza dell'Ente, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione e il Consiglio generale, vigila sull'andamento generale del Consorzio e sull'attuazione dei deliberati.

Art. 8.

Il Consiglio di amministrazione è composto da un rappresentante per ognuno degli Enti partecipanti e da quattro componenti eletti dal Consiglio generale di cui almeno uno in rappresentanza degli Enti siciliani e uno di quelli della Calabria.

I membri eletti durano in carica tre anni.

Art. 9.

Alla vigilanza ed al controllo finanziario sugli atti del Consorzio provvede un collegio di revisori costituito di 5 componenti nominati dai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'industria e commercio e dalla Regione siciliana.

Art. 10.

Il Consiglio generale è costituito da un rappresentante per ognuno dei Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'industria e commercio, delle partecipazioni statali, del tesoro e della marina mercantile; dai rappresentanti degli Enti partecipanti; da un rappresentante per ognuna delle Amministrazioni provinciali e dei Comuni capoluogo della Sicilia e della Calabria, da un rappresentante di ognuna delle CCIA delle

due Regioni, da un rappresentante dei nuclei di industrializzazione di Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo, da un rappresentante del Banco di Napoli, del Banco di Sicilia, della Cassa di risparmio V.E. e della Cassa di risparmio della Calabria.

Art. 11.

Il Consiglio generale deve essere inteso:

- 1) sulle richieste di autorizzazione alla emissione di obbligazioni;
- 2) sull'affidamento di studi, di progettazioni e di opere in concessione di importo superiore ai 500 milioni;
- 3) per l'approvazione dei preventivi annuali di spesa e dei rendiconti;
- 4) su ogni argomento sul quale il Presidente o il Consiglio di amministrazione o i Ministeri che esercitano la vigilanza intendano sentirlo.

Art. 12.

Il Direttore del Consorzio è nominato, su proposta del Consiglio di amministrazione con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.

Art. 13.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri dei trasporti e del tesoro, entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente legge sarà provveduto alla emanazione dello statuto del Consorzio.