

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3973

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa del senatore SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTI,  
CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO DI RICCO,  
MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI e SEMENZATO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 APRILE 1999**

---

Abrogazione della legge 17 dicembre 1971, n. 1158,  
e liquidazione della società «Stretto di Messina Spa»

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il progetto di costruire un gigantesco ponte di 135.000 tonnellate che unisca la Sicilia al resto d'Italia si è ripresentato come versione aggiornata di una vecchia idea che periodicamente affiora da almeno un secolo.

Il fascino e l'attrattiva della «grande opera» non possono sostituire la necessità della più rigorosa valutazione della utilità e compatibilità della stessa, nè possono esimere dall'esame preventivo e comparato di tutti gli scenari e le alternative ipotizzabili per affrontare nella maniera più efficace la questione del sistema dei trasporti dell'Italia meridionale. Si tratta di una impostazione errata anche perchè attribuisce ad una singola grande opera la capacità di risolvere problemi complessi che hanno invece un carattere sistemico e richiedono perciò interventi integrati su una rete vasta.

A tutt'oggi il progetto, oltre a sconvolgere lo straordinario ambiente naturale dello stretto di Messina, non è inserito in alcun quadro, nè nazionale nè europeo, di programmazione economica e trasportistica.

Coloro che prospettano l'utilità della costruzione del ponte non hanno poi ancora risolto tutti i problemi intrinseci alla fattibilità tecnica dell'opera, quali quelli afferenti a un'attendibile analisi dei rischi, in particolare di quelli connessi all'azione congiunta degli agenti tellurici e atmosferici; nè, più in generale, vi sono adeguati studi di fattibilità economica, finanziaria e tecnica, nè una seria trattazione delle problematiche urbanistico-territoriali.

Nè, tantomeno, sono stati adeguatamente considerati i dati e le prospettive della domanda di mobilità relativa alle varie modalità di trasporto; va infatti considerato che per gli spostamenti da e verso la Sicilia si

utilizzano in modo sempre maggiore l'aereo e i collegamenti via mare di media e lunga percorrenza, che hanno prospettive di notevole incremento anche grazie alle convivenze di sviluppo dei corridoi marittimi tirrenico e adriatico e ai nuovi traghetti veloci.

In relazione alle migliaia di miliardi necessari per la costruzione del ponte va dunque operato un confronto con la possibilità di un loro impiego alternativo per dare alla Sicilia e al meridione una rete integrata di trasporti degna di un Paese moderno.

La rete dei trasporti della Sicilia è infatti assolutamente inadeguata a soddisfare la domanda di mobilità dell'isola e gli investimenti sulle infrastrutture, in particolare su quella ferroviaria, sono in forte ritardo. La Sicilia, la Calabria e l'intero meridione hanno la necessità di una riorganizzazione di sistema e non di una singola grande opera, che lascerebbe inalterate, anzi aggraverebbe, le carenze e gli squilibri esistenti.

Rispetto alla necessità di scegliere secondo una logica di programmazione, di scelta delle priorità e di oculato impiego delle risorse, l'elemento più contraddittorio è costituito dall'aver istituito una apposita società per la realizzazione del ponte.

Tale istituzione infatti presuppone che la scelta del ponte sia già motivata e già considerata come irreversibile e una tale società non può che premere a senso unico per la realizzazione dell'opera, sua unica ragione di esistenza, per cui si tratta di una vera e propria distorsione di un corretto processo di programmazione.

La società «Stretto di Messina Spa» è un ente discendente dal vecchio carrozzone delle partecipazioni statali, costituito sulla base delle previsioni della legge 17 dicembre 1971, n. 115, che ha stabilito che per

«la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente – opera di prevalente interesse nazionale – si provvede mediante affidamento dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché 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».

Le attribuzioni di questa società, costituita sulla base di logiche trasportistiche ormai vecchie di trenta anni e ampiamente superate, sono già state fortemente ridimensionate dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 23 gennaio 1998, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del 9 marzo 1998, che ha recepito i rilievi della Commissione europea sull'incompatibilità tra la normativa comunitaria in materia di lavori pubblici e le norme che disciplinano l'attività della società «Stretto di Messina Spa». Non a caso il programma del Governo non prevede in alcun modo il rilancio del progetto del ponte sullo stretto di Messina, neanche all'in-

terno del quadro degli investimenti tesi ad accelerare la ripresa economica.

In questo quadro, e dopo la presentazione da parte del Governo delle linee guida del nuovo Piano generale dei trasporti, è chiaro che la questione del ponte sullo stretto va risolta nell'ambito delle scelte del nuovo Piano generale dei trasporti dove riteniamo verrà definitivamente verificato che non esistono le condizioni nè generali, nè particolari per la sua fattibilità.

La società «Stretto di Messina Spa», in quanto concessionaria monopolista, superata la logica politica che ne aveva determinato la costituzione e mutato radicalmente il contesto normativo in materia di lavori pubblici, non ha più ragione di esistere. Di conseguenza con il presente disegno di legge si pone in liquidazione la suddetta società e si dispone l'abrogazione della vecchia legge n. 1158 del 1971, istitutiva del concessionario unico.

In tutti i rapporti giuridici in corso facenti capo alla società «Stretto di Messina Spa», compresi quelli riguardanti il personale, subentreranno i diversi azionisti della medesima.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. La legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è abrogata.

2. La società «Stretto di Messina Spa» è posta, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, in liquidazione ai sensi delle disposizioni vigenti.

3. Il personale dipendente della società «Stretto di Messina Spa» è trasferito alle dipendenze dei soci della società stessa secondo modalità e criteri disciplinati con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni.

4. Tutti gli studi, i progetti e gli altri beni immateriali della società «Stretto di Messina Spa» sono assegnati ai soci *pro indiviso*. I soci sono autorizzati ad accollarsi i debiti e a rendersi cessionari dei crediti in proporzione alla partecipazione al capitale, fatte salve diverse pattuizioni. Possono altresì rilevare gli altri beni, mobili e immobili, nonché i contratti di consulenza, in funzione delle assegnazioni.

5. Le assegnazioni, gli accolti e le cessioni di beni, di cui al comma 4, sono considerati, a tutti gli effetti, posti in essere senza corrispettivo.