

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 412<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 6 MARZO 1975

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente SPAGNOLLI,  
indi del Vice Presidente VENANZI  
e del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

#### INDICE

<b>CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA</b>	
. . . . .	Pag. 19528
Variazione . . . . .	19528

#### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . .	19527
Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	19527
Trasmissione dalla Camera dei deputati . . . . .	19527

#### MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interpellanze . . . . .	19563
Annunzio di interrogazioni . . . . .	19564

Discussione di mozioni (nn. 17, 53, 54 e 55)  
e svolgimento di interrogazione sul proble-

ma dei collegamenti tra la Sicilia e il Continente.

Ritiro delle mozioni e approvazione di ordine del giorno:

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 19531
ARENA . . . . .	19551
ARNONE . . . . .	19549
BONINO . . . . .	19531, 19560, 19562
* BUCALOSSÌ, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	19555
CAROLLO . . . . .	19552
MAROTTA . . . . .	19540, 19563
MAZZEI . . . . .	19548, 19561
MURMURA . . . . .	19560
PERITORE . . . . .	19537
PISCITELLO . . . . .	19543, 19563
SAMONÀ . . . . .	19546
SANTALCO . . . . .	19538

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.



## Presidenza del Presidente SPAGNOLLI

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

**A R N O N E ,** Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

### **Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati**

**P R E S I D E N T E .** Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Costruzione e ammodernamento di mezzi navali della Marina militare » (1969).

### **Annunzio di presentazione di disegno di legge**

**P R E S I D E N T E .** È stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

**ZUGNO, DAL FALCO, COLLESELLI, DE MARZI, CACCHIOLO, DELLA PORTA, SALERNO, LEGGIERI, CASSARINO, ASSIRELLI, BALDINI e COLELLA .** — « Estensione alle società per l'esercizio di imprese plurifamiliari in agricoltura delle agevolazioni in favore delle società cooperative » (1968);

**BARTOLOMEI, DAL FALCO, DE VITO, DE CAROLIS, SANTALCO, ZUGNO, ATTAGUILE, CAROLLO, DE GIUSEPPE, DE ZAN, FOLLIERI, GATTO Eugenio,**

**ROSA, SIGNORELLO e TANGA .** — « Provvedimenti per la repressione della criminalità » (1970).

### **Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti**

**P R E S I D E N T E .** Nelle sedute di ieri le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

*1ª Commissione permanente* (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

« Disciplina della responsabilità patrimoniale dei dipendenti dello Stato adibiti alla conduzione di navi e di aeromobili » (1811);

*6ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Modificazioni all'imposta erariale sul consumo dell'energia elettrica » (1875);

« Integrazione dei bilanci comunali e provinciali deficitari per gli anni 1975 e 1976 » (1931), con il seguente nuovo titolo: « Integrazione dei bilanci comunali e provinciali deficitari per l'anno 1975 »;

*10ª Commissione permanente* (Industria, commercio, turismo):

« Nuovo sistema multilaterale di sovvenzioni al carbone da coke ed al coke destinati alla siderurgia della Comunità per gli anni dal 1973 al 1978 » (1760-B);

*11ª Commissione permanente* (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

**Deputati ROGNONI ed altri .** — « Modifiche delle norme riguardanti la previdenza e l'as-

sistenza forense » (1824), *con modificazioni; con l'approvazione di detto disegno di legge restano assorbiti i disegni di legge*: NENCIONI ed altri. — « Pensione ai patrocinatori legali » (24), MAROTTA ed altri. — « Norme per la proroga della durata in carica del Presidente, del Vice Presidente, del Comitato dei delegati, del Consiglio di amministrazione e della Giunta esecutiva della Cassa nazionale di previdenza e di assistenza a favore degli

avvocati e dei procuratori » (423), BERMANI. — « Diritto dei figli maggiorenni inabili alla pensione indiretta e di reversibilità della Cassa di previdenza e assistenza per gli avvocati e procuratori » (600), SANTALCO ed altri. — « Modifiche alle norme riguardanti la previdenza e l'assistenza forense » (772) e MAROTTA ed altri. — « Aumento delle contribuzioni riguardanti la previdenza e l'assistenza forense » (1304).

**Variazione al calendario dei lavori in corso - Calendario dei lavori per il periodo dall'11 al 14 marzo 1975**

**P R E S I D E N T E .** Comunico che la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato, ha modificato, all'unanimità, il calendario dei lavori in corso nel senso di dedicare la seduta di domani, 7 marzo, allo svolgimento di interpellanze ed interrogazioni, rinviando la trattazione delle specifiche interpellanze ed interrogazioni, concernenti gli intendi-

menti del Governo in materia di rilancio degli investimenti, alla seduta del pomeriggio di martedì 11 marzo.

Conseguentemente la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha adottato, all'unanimità — ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento — il seguente calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dall'11 al 14 marzo:

Martedì	11 marzo ( <i>pomeridiana</i> )	}	— Interpellanze e interrogazioni concernenti gli intendimenti del Governo in materia di rilancio degli investimenti.
Mercoledì	12 marzo ( <i>pomeridiana</i> )		}
Giovedì	13 marzo ( <i>pomeridiana</i> )		
Venerdì	14 marzo ( <i>antimeridiana</i> )		— Interrogazioni.

Secondo quanto previsto dal succitato articolo 55 del Regolamento, detto calendario sarà distribuito.

La Conferenza ha altresì stabilito che i lavori del Senato rimarranno sospesi dal 15 marzo al 1º aprile, in coincidenza con lo svolgimento del Congresso nazionale del partito comunista italiano e in relazione alle festività pasquali. Tuttavia nei giorni 24, 25 e 26 mar-

zo si riuniranno alcune Commissioni permanenti per l'esame o la discussione di eventuali provvedimenti che rivestano carattere di particolare urgenza e soprattutto per accelerare l'esame dei vari stati di previsione del bilancio dello Stato per il 1975, al fine

di consentire all'Assemblea di discutere e votare il bilancio stesso entro il prescritto termine costituzionale.

**Discussione di mozioni (nn. 17, 53, 54 e 55) e svolgimento di interrogazione sul problema dei collegamenti tra la Sicilia e il Continente**

**Ritiro delle mozioni e approvazione di ordine del giorno**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione di mozioni e lo svolgimento di interrogazione sul problema dei collegamenti tra la Sicilia e il Continente.

Si dia lettura delle mozioni e della interrogazione.

**A R N O N E , Segretario:**

BONINO, NENCIONI, ARTIERI, BACCHI, BASADONNA, CROLLALANZA, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FIORENTINO, FRANCO, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PAZIENZA, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI, TEDESCHI Mario. — Il Senato,

poichè i 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, non hanno ancora provveduto, inspiegabilmente, all'obbligo loro imposto dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158 (collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente), cioè all'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 od indirettamente l'Istituto per la ricostruzione industriale con almeno il 51 per cento;

giacchè con la strozzatura dello Stretto — è questa l'opinione dell'attuale Ministro dei lavori pubblici — non solo la Sicilia e la Calabria, ma tutto il Paese, pagano un

prezzo grave, bastando fare un conto onesto e parco dei costi e dei rallentamenti che soffrono le relazioni viarie e ferroviarie tra le due sponde dello Stretto;

considerato il condizionamento che dall'ipotesi di realizzazione del collegamento deriva all'assetto urbanistico del territorio dell'area dello Stretto, in cui, secondo le stime previsionali del « progetto '80 » dovrebbe insistere una popolazione non inferiore ad 1.200.000 abitanti;

tenuto conto che, con la costruzione del manufatto, lo sviluppo diretto ed indotto potrebbe ridurre il distacco tra reddito regionale (e per la Sicilia e per la Calabria) e reddito nazionale ad un minor numero di anni, che non i 48 ipotizzati dal professor Saraceno;

sottolineati i vantaggi particolari che sarebbero tratti dalla provincia di Reggio Calabria, attualmente con il reddito *pro capite* più basso, mentre in Sicilia, oltre allo sviluppo della provincia di Messina, grande vantaggio trarrebbero tutti i centri che, attraverso il sistema di autostrade, sono per tre quarti agevolmente collegati con lo Stretto;

tenuto conto che la riduzione dei tempi necessari per raggiungere la Sicilia, con i miglioramenti ferroviari sulla Napoli-Reggio Calabria (raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria) e sulla linea Taranto-Reggio Calabria (direttissima Castiglione Cosentino-Paola) ed il compimento al 95 per cento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ha fatto accrescere notevolmente il flusso turistico verso l'Isola, nella quale le autostrade Messina-Catania e Catania-Palermo sono di già agibili, mentre è a buon punto la prima parte della Messina-Palermo;

considerato che, in base alla citata legge n. 1158, i mezzi finanziari occorrenti per la copertura della spesa di costruzione delle opere possono essere reperiti sul mercato finanziario con l'emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, sulla falsariga del finanziamento per le autostrade,

impegna il Governo, ed in particolar modo i due Ministri più interessati, cioè quelli dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile, a rispettare l'univoca volontà del Parlamento che, nel votare la legge n. 1158,

ha sancito in modo inequivocabile che il collegamento stabile, viario e ferroviario, e di altri servizi pubblici, tra la Sicilia ed il Continente è « opera di prevalente interesse nazionale », nel contesto di una visione europeistica che assegna alla Sicilia la funzione di testa di ponte verso i Paesi dell'Africa.

(1 - 0017)

BARTOLOMEI, SANTALCO, MURMURA, TIBERI, PECORARO, CASSARINO, CAROLLO, ATTAGUILE, LA ROSA, ARCUDI, GENOVESE, TIRIOLO, TOGNI, DERIU, SEGNANA. — Il Senato,

considerato che la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sul collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente, dichiarato « opera di prevalente interesse nazionale », è rimasta finora inoperante;

considerato che il Parlamento europeo, nella seduta del 12 dicembre 1974, ha approvato all'unanimità una risoluzione diretta al Consiglio ed alla Commissione delle Comunità europee perchè sia disposto un intervento comunitario per il collegamento stabile tra Sicilia e Continente, la cui prima fase operativa è quella del completamento degli studi di fattibilità;

considerato che condizione necessaria per ottenere l'intervento comunitario previsto dal Parlamento europeo è che il Governo — e per esso il Ministero particolarmente competente — ne faccia formale richiesta;

considerato che alcuni studi sono già stati iniziati in Italia, al fine di accertare se e quale tipo di collegamento stabile possa essere realizzato attraverso lo Stretto di Messina, senza che però tali studi siano stati conclusi,

impegna il Governo:

1) a richiedere agli organi competenti delle Comunità europee il finanziamento per il completamento degli studi necessari, al fine di accertare le possibilità ed i tempi di attuazione di un collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente;

2) a dare attuazione alla precitata legge 17 dicembre 1971, n. 1158, procedendo, di conseguenza, alla costituzione degli organi della società ivi prevista, che dovrà anche essere chiamata a collaborare con gli organi

competenti della Comunità europea per gli ulteriori adempimenti.

(1 - 0053)

PERITORE, GIULIANO, AVERARDI, BARBERA, BUZIO, CIRIELLI, PORRO, SCHIETROMA. — Il Senato,

considerato che la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sancisce l'obbligo, per i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e della marina mercantile, sentito il CIPE, di provvedere, per il collegamento ferroviario fra la Sicilia ed il Continente, all'affidamento dello studio della progettazione, della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipi direttamente od indirettamente l'Istituto per la ricostruzione industriale con almeno il 51 per cento;

considerato, altresì, che la legge citata ha definito il collegamento stabile, viario e ferroviario, tra Sicilia e Continente come un'opera di prevalente interesse nazionale, nonché di interesse europeistico per il collegamento tra l'Europa ed i Paesi dell'Africa,

impegna il Governo, ed in particolare i Ministri sopra elencati, a rispettare la volontà espressa dal Parlamento con la legge citata.

(1 - 0054)

MAROTTA, ARNONE, GATTO Vincenzo, SEGRETO, DE MATTEIS, ZUCCALA, BLOISE, PITTELLA, CORRETTO. — Il Senato,

atteso che, con la legge n. 1158 del 17 dicembre 1971, proposta dal Governo, e segnatamente dal Ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Lauricella, ed approvata all'unanimità in entrambi i rami del Parlamento, ha dichiarato « opera di prevalente interesse nazionale » il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente;

considerato che la stessa legge n. 1158 del 1971 ha previsto la costruzione di una società pubblica per l'effettuazione degli studi, delle ricerche, della progettazione e, quindi, per la costruzione e la gestione di un

manufatto stabile attraverso lo Stretto di Messina;

rilevato che finora la legge è stata disattesa e considerato che il completamento degli studi e delle ricerche è in essa previsto quale adempimento preliminare per la realizzazione dell'opera;

rilevato che il Parlamento europeo ha approvato, anch'esso all'unanimità, una risoluzione diretta alla Commissione esecutiva della CEE perchè sia disposto un intervento comunitario per il collegamento Sicilia-Continente, risoluzione accolta dal rappresentante della Commissione esecutiva stessa;

considerato che, per ottenere tali finanziamenti comunitari, è necessario che il Governo ne avanzi richiesta,

impegna il Governo:

a dare immediata attuazione alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, ponendo in essere gli adempimenti di propria competenza per la costituzione degli organi della società prevista in detta legge;

a richiedere agli organi della Comunità europea l'intervento finanziario per il completamento degli studi e delle ricerche necessari per accertare modalità, tempi e costi di realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario, tra Sicilia e Continente.

(1 - 0055)

**ARENA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per conoscere le ragioni della sinora mancata applicazione della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sul collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente.

Per conoscere, altresì, stante la necessità e l'urgenza di una siffatta opera, qualificata nella citata legge « di prevalente interesse nazionale », e considerata la risoluzione unanime adottata dal Parlamento europeo nella seduta del 12 dicembre 1974, perchè in proposito intervenga la Comunità europea, se il Governo non ritenga di dare immediato corso ed attuazione alla menovata legge 17 dicembre 1971, n. 1158, nonchè di richiedere ai competenti organi della Comunità europea il finanziamento occorrente per il completamento degli studi in merito

al collegamento stabile fra la Sicilia ed il Continente.

(3 - 1567)

**P R E S I D E N T E.** Dichiaro aperta la discussione sulle mozioni.

Mi permetto di invitare gli onorevoli colleghi, dato il numeroso elenco degli iscritti, a cercare di contenere i loro interventi perchè è assolutamente necessario che questa discussione abbia termine questa sera per non mutare il calendario.

È iscritto a parlare il senatore Bonino. Ne ha facoltà.

**B O N I N O.** Onorevole Presidente, debbo malgrado tutto elevare una formale protesta per aver visto finalmente pervenire all'ordine del giorno del Senato, dopo venticinque mesi, cioè dopo mezza legislatura, la mozione del nostro Gruppo, mozione trainante, e ne sono lieto, perchè subito dopo ed anche recentemente ne sono state presentate altre quattro, tutte sullo stesso argomento. Mi auguro che le conclusioni alle quali arriveranno gli altri colleghi dopo di me terranno conto soprattutto dell'interesse della Sicilia e della Calabria, dell'Italia meridionale, terranno conto del fatto che si tratta di un problema non tanto politico quanto economico e sociale, il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina.

**P R E S I D E N T E.** Senatore Bonino, spero che vorrà dare atto alla Presidenza di non aver trascurato mai questo problema. Dal momento che lei ha cominciato con un atto di dispiacere e di deplorazione, desideravo soltanto precisare questo.

**B O N I N O.** Desidero aggiungere che le debbo dare atto che nelle infinite riunioni dei presidenti di Gruppo ella ha dato assicurazioni, purtroppo invano, perchè non c'era altrettanta corrispondenza negli organi ministeriali, di far inserire questa mozione all'ordine del giorno. Devo altresì dare atto della sensibilità politica e morale del ministro Bucalossi che ha sbloccato questa situazione ed ha tolto quella famosa legge del 1971 dal-

l'atmosfera di mistero dalla quale era purtroppo circondata.

Il problema dell'attraversamento del ponte e dello stretto di Messina è secolare e se ne è incominciato a parlare nel 1866. L'allora ministro dei lavori pubblici Jacini incaricò l'ingegnere Alfredo Cottrau, ideatore del ponte girevole del porto di Taranto, di progettare un'opera viaria che collegasse la Sicilia all'Italia. Cottrau propose esclusivamente come idea un ponte sospeso perchè a quel tempo un'opera del genere non era tecnicamente realizzabile. Il cemento armato fu brevettato solo nel 1867 dal francese Joseph Monier. Nel 1876, un suo lontano predecessore, onorevole Bucalossi, il ministro dei lavori pubblici Zanardelli, che passò certamente alla storia più per il codice che porta il suo nome che per le realizzazioni di opere pubbliche, sentenziò: sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia sarà finalmente unita al Continente.

L'opera di un tunnel era allora assolutamente irrealizzabile, per cui lo stesso Ministro, nel 1880, quattro anni dopo, istituì il primo servizio delle navi-traghetto, che non erano allora ad elica ma a ruote, come le famose navi che ancora per ragioni folcloristiche, risalgono attualmente il Mississippi fino a New Orleans.

Da allora sono passati novant'anni; del ponte si è parlato molto, a tratti se ne è parlato moltissimo, se ne è scritto anche moltissimo, ma fino ad oggi purtroppo niente di concreto si è concluso. La prima iniziativa risale all'agosto del 1953: l'allora presidente della camera di commercio di Messina, l'ingegner Milio Gangemi, che proveniva dalle file separatiste di Finocchiaro Aprile, promosse un convegno a carattere internazionale per trattare i problemi connessi alla realizzazione del ponte sullo Stretto. Da separatista ad intelligente unificatore delle due sponde!

Intervennero luminari della scienza delle costruzioni, tra cui il professor Solaini, autore del trattato: « I ponti ». Presenziò l'ingegnere Di Raimondo, allora direttore generale delle ferrovie dello Stato, che si dichiarò contrario alla realizzazione dell'opera, che avrebbe indubbiamente sconvolto la politica

dello Stretto imperniata sugli attuali *ferry-boats*.

Nel 1955 — e mi avvio rapidamente ai tempi nostri — dopo due anni, a coronamento dell'attività promozionale svolta dal convegno, la regione siciliana, su proposta dell'assessore all'industria onorevole Bianco, di nostra parte politica, stanziò 100 milioni di lire per far redigere la cartina geologica del fondo sottomarino dello Stretto, la cui esecuzione venne affidata allora alla fondazione Lerici. La fondazione, completate le indagini, pubblicò un volume sui risultati geognostici, dai quali si seppe che i Peloritani e l'Appennino calabro hanno la stessa natura, il che è indispensabile come premessa all'eventuale possibilità di una realizzazione concreta in cemento armato.

Contemporaneamente si costituì la società « Gruppo ponte di Messina », che rappresentava le maggiori industrie italiane: la FIAT, la Pirelli, l'Italcementi, la Finsider, nei tempi d'oro (non erano ancora nelle difficoltà attuali). La società si avvalse tra l'altro della collaborazione dell'esploratore sottomarino Giangiacomo Cousteau, il quale, a bordo del suo batiscafo, riuscì a fotografare a colori, per la prima volta, i fondali dello Stretto (abbiamo visto perfino le aragoste colorate).

Nel 1966 gli esponenti del Gruppo ponte, in una conferenza stampa tenuta all'hôtel Hilton, proiettarono il film girato da Cousteau, ma i suoi tecnici non si dichiararono ottimisti sulla fattibilità del ponte e ad alcune domande poste dal sottoscritto dettero allora risposte piuttosto evasive.

Nel 1968 il ministro dei lavori pubblici onorevole Mancini bandì un concorso di idee per il collegamento dello stretto di Messina, al quale parteciparono 143 progettisti di tutto il mondo. La giuria internazionale prescelse e dichiarò *ex aequo* dodici progetti, compreso quello presentato dal Gruppo ponte di Messina, i cui tecnici dichiararono che il ponte sullo Stretto poteva essere realizzato e che erano disposti a cedere gli elaborati tecnici e scientifici allo Stato dietro rimborso delle spese affrontate per la ricerca, che — si seppe in prosieguo — erano ammontate a circa un miliardo.



Risale anche al 1968 la legge 384 per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia e il Continente. L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato predispose una relazione per il Consiglio di amministrazione, in cui veniva prodotta la convenzione tra l'ANAS e l'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste per l'esecuzione di un rilievo gravimetrico e di un rilievo sismico in mare nello stretto di Messina. La relazione, che porta la data del primo settembre 1970, puntualizza i compiti, le finalità della convenzione stipulata e l'impegno di massima ricevuto, estremi sottoposti all'approvazione dello stesso Consiglio di amministrazione, conforme alla richiesta formale dell'ANAS con lettera del 5 agosto 1970.

Ma le incertezze continuano. Sempre il Ministero dei trasporti, con lettera 6 novembre 1970 (sono passati appena due mesi dalla lettera precedente) inoltra una seconda relazione al Consiglio di amministrazione, in cui fa tutta la storia dei precedenti di queste fantomatiche ricerche, ricordando l'iniziativa della regione Sicilia, i risultati del rilevamento geofisico eseguito dalla fondazione Lerici, nonchè quelli relativi alle due perforazioni sulla sponda (metri 602 presso Ganzirri di Sicilia e metri 380 presso Cannitello in Calabria) eseguiti dall'AGIP sotto la direzione di Gemini, ricerche fatte a suo tempo dall'AGIP con ben altra finalità, quella cioè di trovare petrolio o almeno metano. Queste ricerche dettero un quadro completo del carotaggio tecnico, delle misure di radioattività e della temperatura, delle misure idrologiche, dell'esame di campioni di roccia. La relazione riporta le conclusioni del servizio geologico del 24 novembre 1969, che precisa che le indagini non forniscono un quadro d'insieme sufficientemente chiaro dell'ambiente fisico e meccanico in cui dovrebbe inserirsi il collegamento stabile nello stretto di Messina e che sono pertanto necessarie ulteriori indagini per individuare con maggiore sicurezza l'andamento e la natura geologica degli strati di terreno sottostanti allo stretto.

« Chi avanza tutte queste perplessità, tutte queste riserve che possono — lo riconosco — anche essere fondate, è sempre l'ingegnere

Fienga, direttore generale delle ferrovie dello Stato, le quali non furono mai — come avevo detto dianzi — favorevoli, da Di Raimondo nel convegno del 1953, a sostituire i *ferry boats* con un manufatto stabile che serva di passaggio ai vagoni, *camions* e mezzi vari. La stessa Commissione esprimeva sempre il parere che i dati esaminati erano insufficienti a fornire una presentazione generale attendibile dell'ambiente fisico dello stretto di Messina; chiedeva pertanto di integrare i dati disponibili predisponendo un'indagine da affidare a vari istituti al servizio dello Stato e di diritto pubblico, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, determinando altresì quali erano gli accertamenti da eseguire con ordine di priorità. Dice questa benedetta relazione: per quanto riguarda la parte finanziaria, si rileva che il programma approvato prevede una spesa di 685 milioni; pertanto, anche tenuto conto dell'importo dei premi previsti dal bando di concorso internazionale di idee e della spesa per le commissioni di studio e per quella giudicatrice del concorso stesso, la spesa complessiva cui si andrà incontro in futuro supererà i 700 milioni di lire stanziati nello stato di previsione di spesa dell'ANAS dalla legge 28 marzo 1968, che autorizza l'ANAS stessa ad acquisire chiarimenti o, dietro corrispettivo, i risultati delle indagini che saranno effettuate da privati o enti pubblici, dopo aver sentito preventivamente il consiglio di amministrazione dell'ANAS e, per la parte relativa alle opere ferroviarie, anche il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La relazione prosegue — e siamo alla fine di questa relazione — precisando che nella riunione del 30 aprile 1970 si è discusso sull'eventuale acquisto da parte dell'ANAS dei risultati delle ricerche e degli studi per l'ambiente effettuati dal Gruppo ponte di Messina per i quali da detto ente, come ho detto dianzi, era stato richiesto un miliardo di lire. La questione però è stata accantonata in seguito alle obiezioni mosse dallo scrivente e da qualche altro commissario; è sempre l'ingegner Fienga, sottolineo, che per ragioni prudenziali mette il freno (o i bastoni) tra le ruote ad ogni iniziativa e ad ogni decisione.

La relazione prosegue precisando che « nell'ultima riunione è stata ventilata dal Presidente la possibilità, una volta esauriti i 700 milioni di lire dell'ANAS, di continuare le indagini attingendo dal fondo di due miliardi e mezzo delle ferrovie dello Stato stanziati nel terzo piano quinquennale per gli studi relativi al collegamento stabile dello stretto. Su tale possibilità » — è sempre il direttore generale delle ferrovie che parla — « il sottoscritto nella citata riunione ha fatto le più ampie riserve e attende di conoscere le direttive dell'onorevole Consiglio ». Nella stessa relazione è sempre precisato che « lo stanziamento di 700 milioni di lire dell'ANAS è già assorbito per 334 milioni dalla convenzione fatta con l'osservatorio geofisico sperimentale di Trieste e che quindi, dovendosi disporre di altre convenzioni, si chiede quale linea d'azione si debba seguire nel caso che le convenzioni vengano programmate dalla Commissione stessa e superino la citata somma di 700 milioni di lire ».

Ometto per brevità la relazione del Ministero dell'industria, Direzione generale delle miniere, che dopo un attento esame di dettaglio arriva ad una conclusione assai più deprimente. Infatti afferma che « le indagini compiute fino al 1961 hanno fornito un quadro d'insieme insufficiente per la conoscenza dell'ambiente fisico e meccanico in cui inserire il collegamento stabile viario e ferroviario dello stretto di Messina ».

Arriviamo ora al primo impegno governativo che ha — e speriamo che abbia anche in avvenire — apparenza di concretezza e di serietà: la legge 17 dicembre 1971 che affida ai ministeri interessati l'iniziativa di disporre lo studio della progettazione per la costruzione del ponte nonché l'esercizio del solo collegamento viario ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipi l'IRI per almeno il 51 per cento. Ma come si può costituire con tanto ritardo una società che deve ricominciare a porre allo studio la situazione reale dello Stretto, a porre allo studio la progettazione della costruzione del ponte se fino a questo momento non risulta che le ricerche fatte abbiano dato risultati sicuri e la garanzia che l'opera possa in realtà essere realizzata? Sono già trascorsi, onorevole Ministro,

tre anni invano e la legge sembrava fino ad ieri caduta nel dimenticatoio; mentre l'economia isolana diventa sempre più asfittica anche a causa della strozzatura dello Stretto.

Un economista di chiara fama, che non è certamente della nostra parte politica, il professor Guglielmo Tagliacarne, ha asserito recentemente che, se non si costruirà il ponte o qualche cosa di simile, tra venti anni il traffico dello Stretto scoppierà; ma l'evento potrebbe essere, io penso, anche più vicino. Produttori e importatori non si affidano più come per il passato ai servizi delle ferrovie dello Stato per la lunghezza del traghettamento: circa un'ora e mezzo contro i 25-28 minuti che impiegano i mezzi privati. C'è stato un calo enorme nel traffico delle ferrovie: nel 1962 sono traghettati da e per la Sicilia 498.000 carri in cifra tonda; sono scesi a 362.000 dieci anni dopo e i traghettamenti, come dicevo, da alcuni anni a questa parte vengono effettuati da camion pesanti e leggeri che hanno la possibilità di servirsi, oltre che dei *ferry-boats*, quando proprio non ne possono fare a meno, delle navi private delle società di traghettamento Caronte e Tourist che riescono sempre meno, però, ad assicurare il servizio. Il numero dei camion leggeri e pesanti traghettati è infatti aumentato con un crescendo vertiginoso: da 76.000 autocarri nel 1962 siamo arrivati a 300.000 nel 1973. Mi mancano completamente i dati del 1974. Per le vetture siamo passati da 196.000 nel 1962 a 850.000 nel 1973.

Si è registrato quindi un aumento continuo nel traffico che non potrà più essere a lungo assorbito né dagli attuali servizi delle navi traghetto né tanto meno dai già congestionati mezzi privati di trasporto. Gli sforzi notevoli per sopperire all'annuale incremento del traffico sono stati annullati anche a causa delle deficienze delle invasature di attracco per cui le navi traghetto spesso rimangono ferme alle banchine o ad indugiare in mare aperto in attesa che si renda libero l'approdo e ostacolando così l'accesso o l'uscita alle altre navi. Questi inconvenienti si acutizzano in modo spasmodico durante determinati periodi dell'anno in coincidenza con la campagna agrumaria e con le correnti turistiche.

Dobbiamo inoltre tener presente che a breve scadenza entrerà in funzione il nuovo bacino di carenaggio affidato in gestione alla gloriosa cooperativa « Garibaldi ». Il bacino è stato erroneamente costruito nella zona portuale e la porta dello stesso è sulla rotta dei *ferry-boats* le cui invasature distano meno di mille metri: ostacolo quindi al lavoro del bacino e al libero transito dei *ferry-boats* in un porto dove non è possibile costruire altre invasature.

È fuori di dubbio che l'attuale sistema di traghettamento sia con i *ferry-boats* sia con i mezzi privati, se non si potenziano ulteriormente questi ultimi, continuando a riservare loro un approdo fuori dei porti di Villa e di Messina, è già di fatto in crisi. E la crisi diventa psicologica per l'incertezza che i vari Governi hanno dimostrato in questi ultimi anni di fronte al complesso problema del collegamento di un'isola, la Sicilia, con circa 5 milioni di abitanti, che aspira ad un processo di industrializzazione e al potenziamento dell'agricoltura, che fornisce imponenti quantitativi di prodotti all'esportazione e notevoli entrate di valuta estera.

Il divario tra Nord e Sud, malgrado le non sempre dilettevoli trasmissioni della TV, è in aumento nonostante la politica meridionalistica degli incentivi scarsamente operanti, da cui la Sicilia è rimasta in gran parte emarginata.

Per la Sicilia dunque il ponte rappresenta in realtà un grosso punto interrogativo. O lo si risolve in senso positivo realizzando quest'opera e allora tutta l'economia nazionale e siciliana ne trarrà enormi vantaggi, oppure, se non lo si realizzerà, altri sistemi debbono essere studiati per decongestionare almeno per molti anni il traffico dello stretto di Messina.

Il ponte permetterebbe di allacciare tra di loro le due aree provinciali, da un lato Messina e dall'altro Reggio Calabria, pur mantenendo le loro caratteristiche peculiari. I due centri finirebbero per fondersi in un unico agglomerato urbano che servirebbe da polo attrattivo per le popolazioni delle due province riunite, cioè per circa 1.200.000 abitanti. Un'opera pubblica come il ponte potenzierebbe tutti i settori industriali della regione. Si pensi per esempio allo sviluppo del turismo,

che a mio giudizio è l'attività più seria e più concreta da incrementare in Sicilia e in Calabria. Purtroppo i vari parlamentari della Sicilia che sono stati e sono tutti interessati al problema hanno taciuto sino ad oggi prudentemente, chi perchè pensa, almeno per il momento, — e che tanto peggio è tanto meglio, forse qualcuno ha avuto anche il consiglio dall'alto di non occuparsene — chi perchè teme di untare gli interessi privati che tuttavia sono meritevoli sul piano operativo perchè almeno per alcuni anni hanno fatto superare una crisi che lo Stato constata da decenni senza sapervi o volervi trovare rimedio.

Ci volevano queste mozioni per ricordare al Governo che non ci eravamo dimenticati della legge 1882. Per il ponte sullo Stretto si è a suo tempo perfino formato al Senato il gruppo « Gli amici del ponte sullo Stretto » che annovera tra i firmatari anche lei, onorevole presidente Spagnoli. Ma mi consentano gli altri colleghi (la domanda non è rivolta a lei, signor Presidente): quali iniziative hanno preso per dimostrare che non si è trattato solo di un'adesione formale di simpatia, di condiscendenza a chi se n'era fatto promotore e che in questo momento mi guarda dall'alto della tribuna degli ex parlamentari?

Prima della legge molti si sono occupati del problema, ognuno sperando di poter avere il proprio pezzettino di merito, ma nessuno si è accorto, o ha fatto finta di non accorgersi, che manca o che mancava fino a ieri la volontà politica per fare qualche cosa di serio e di concreto. Non so se ci sarà domani, lo sentiremo dalla risposta dell'onorevole Ministro. Sintomatico, comunque, è l'atteggiamento tenuto dalle ferrovie dello Stato che non vogliono certamente turbare tutto un sistema di trasporti che ormai ha le sue incrostazioni nella manutenzione delle invasature, nei cantieri navali che costruiscono ad ogni piè sospinto nuovi traghetti con uno sfarzo di saloni che fanno a pugni con la durata della traversata e la qualità dei viaggiatori (in gran parte pendolari in poltrone di cuoio autentico) in concorrenza forse con il programma del quinto centro siderurgico di Gioia Tauro che assorbirà qualche migliaio di miliardi per distruggere fertili

agrumeti, per produrre probabilmente a costi non competitivi con la siderurgia di Taranto.

Tutto questo solo perchè un uomo autorevole, che è un politico ma non un tecnico, ha detto a Gioia Tauro che il centro si deve fare anche contro il parere documentato dell'IRI. Ecco perchè stiamo affondando. Dopo viene la consegna o il consiglio di tacere e la grande stampa democratica e progressista, intruppata forse alla mangiatoia governativa o di qualche altro, non ne parla più. Nel frattempo è stato realizzato il ponte sul Bosforo; è già stato cominciato — per quanto purtroppo sospeso — il tunnel sotto la Manica che avrebbe dovuto essere ultimato entro il 1980, tunnel che avrebbe dovuto consentire un passaggio di 4.000 automobili l'ora. È stato completato tra l'altro il tunnel ad Amburgo sotto il fiume Elba, lungo 3.325 metri, che consente di superare Amburgo con un risparmio di tempo di circa un'ora.

Fatta questa panoramica, non sono nelle condizioni evidentemente di affermare se il ponte si possa o non si possa fare; ritengo però urgente una parola definitiva per dire se è possibile fare quest'opera colossale.

Non bisogna infatti dimenticare che la realizzazione del ponte sullo Stretto interessa una vasta zona che fa parte del comune di Messina. La costruzione del manufatto di attraversamento dello Stretto determinerà nel territorio comunale di Messina la necessità di ampie ristrutturazioni connesse da una parte alla nuova fisionomia che assumeranno le linee ferroviarie dirette a Palermo e a Catania provenienti dal ponte e dall'altra al collegamento autostradale; d'altra parte la stessa costruzione dell'opera determinerebbe nelle zone interessate una vera e propria rivoluzione del territorio, sia sulla sponda siciliana, sia su quella calabra.

Questi motivi e gli altri connessi alle modificate funzioni del porto e di altri servizi hanno costretto — è il sindaco di Messina che parla — il comune di Messina da molti anni a provvedere all'assetto del proprio territorio in una situazione di incertezza assai grave. La città non può non tener conto infatti di questi effetti imponenti che la costruzione dell'opera dovrà inevitabilmente

produrre; ma deve prevederli non conoscendone la localizzazione, ignorando perfino il tipo dell'opera, che ha fisionomia urbanistica completamente diversa se è all'aperto o se in galleria, e soprattutto deve prevederli nell'ancora più grave incertezza sullo stesso grado di fattibilità dell'opera e sulla valutazione dei tempi in cui la realizzazione è ipotizzabile.

Il territorio di Messina è estremamente povero di aree adattabili ai servizi e all'espansione della città. Sullo stretto di Messina i monti giungono fin quasi al mare lasciando strettissime fasce costiere utilizzabili, sicchè l'ipotesi di lasciare ampie zone di salvaguardia aperte a tutte le soluzioni possibili del ponte o della galleria dello Stretto non è realizzabile senza gravissimi danni per l'economia della città e per la vita stessa delle popolazioni.

C'è un fatto nuovo: le decisioni della CEE. La CEE in una recente deliberazione, dopo un viaggio fatto recentemente in Sicilia dal Presidente di una Commissione speciale della stessa, ha riconosciuto la necessità assoluta di concorrere allo sviluppo delle comunicazioni nell'Italia meridionale. C'è una deliberazione recente, se non sbaglio del primo gennaio, che dice che il Governo deve semplicemente fare la regolare richiesta per avere almeno quei mezzi che sono necessari per completare gli studi, premessa indispensabile per poter costituire la famosa società cui si riferisce la legge del 1971.

Quello che è certo, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, è che dobbiamo uscire dall'equivoco. L'incertezza, ripeto, rende impossibile ogni programmazione della città e ogni sistemazione del vasto territorio su cui dovrebbe ricadere un terminale del ponte. Se sarà un sì per l'opera, ben venga questa ad onore di chi la realizzerà e a vantaggio di chi potrà servirsene. Se tecnicamente dovesse risultare irrealizzabile, spianato l'avvenire da ogni incertezza, non mancherebbero certo di sorgere nuove iniziative armatoriali private per supplire alle deficienze organiche dello Stato.

La Calabria e la Sicilia attendono finalmente da lei, ministro responsabile, una parola altrettanto responsabile e possibilmente un impegno preciso perchè non vorremmo che

ci si venisse a ripetere il discorso tenuto otto anni or sono dal ministro Rumor in una piazza di Messina quando annunciò che quella era la legislatura del ponte sullo Stretto. Non lo si dica più ma si faccia possibilmente qualcosa di serio e di concreto. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Peritore. Ne ha facoltà.

**PERITORE.** Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, mi uniformerò senz'altro all'invito della Presidenza cercando di far guadagnare tempo a quest'Assemblea con la lettura di brevissime note illustrative della mozione presentata dal mio Gruppo.

Sono trascorsi più di tre anni dall'approvazione della legge 17 dicembre 1971, n. 1153, ed oggi si riprende in quest'Aula il discorso sul collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, come se la relativa legge fosse stata approvata solo ieri.

Nulla si è realizzato finora rispetto agli impegni solennemente presi dal Parlamento con una legge voluta e approvata allora da tutte le parti politiche.

È ben strano, onorevoli colleghi, come tutti i partiti politici abbiano riconosciuto e riconoscano l'utilità e la necessità della realizzazione di tale opera fino a sancirne gli impegni in una legge e come poi abbiano dimenticato perfino l'esistenza della stessa legge. A questo punto è proprio il caso di affermare che o la volontà politica di realizzare l'opera non esisteva neppure al momento dell'approvazione della legge o i governi che fino ad ora si sono succeduti non sono in grado di attuare le leggi dello Stato.

L'amara constatazione che le popolazioni meridionali debbono purtroppo fare è che il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, le riforme strutturali per il decollo dell'economia dell'intero Mezzogiorno, le stesse deliberazioni adottate dal CIPE per il Mezzogiorno vengono lasciate cadere sistematicamente nel vuoto.

## Presidenza del Vice Presidente VENANZI

(Segue **PERITORE**). Il risultato triste di tale politica deludente è che Settentrione e Meridione d'Italia vedono allontanare sempre di più, anziché diminuire, le distanze socio-economiche che separano le due popolazioni. La vanificazione della legge 17 dicembre 1971 non sarebbe che un fatto emblematico di come le forze politiche ed economiche più retrive continuino a prevalere governando il paese in contrasto con la volontà di marciare lungo le direttrici di una politica giusta sul piano economico e sociale. Ma sappiamo che in tutti i partiti democratici presenti in Parlamento esistono ormai larghe intese per una completa spinta rinnovatrice, capace di muovere quei meccanismi che si tenta di avviare di tanto in tanto, ma che ogni volta, puntualmente, per volontà misteriose vengono bloccati.

È stato chiaramente affermato, onorevoli colleghi, da tutte le parti politiche, in sede di approvazione della succitata legge, che il problema del collegamento tra Sicilia e Continente deve essere risolto nel più breve tempo. Il consenso generale che si forma su questo programma è determinato da ragioni ovvie e inconfutabili. È vero che ormai tutta la penisola è dotata di un complesso viario moderno ed efficiente, che assicura un rapido movimento che purtroppo si blocca proprio allo stretto di Messina. È vero altresì che il volume di traffico tra Sicilia e Continente aumenta ogni anno in modo da far giudicare sempre più inidonei gli attuali mezzi di collegamento.

In questo particolare momento, delicato per l'economia nazionale, la realizzazione programmata per legge potrebbe essere con-

siderata un'ipotesi seria di scelta politica ed economica cui necessariamente si perverrà o per iniziativa — ce lo auguriamo — del Governo o, in caso contrario, domani certamente sotto la spinta inarrestabile e travolgente delle popolazioni meridionali.

La proposta del mio partito è semplice e si ispira oltretutto a criteri di giustizia sociale: si dia inizio a una politica economica in senso meridionalistico, realizzando per il Meridione almeno ciò che è sempre stato promesso e mai realizzato.

Se la classe politica italiana troverà finalmente il coraggio di rendere effettive le scelte economiche annunciate, iniziando adesso la realizzazione del collegamento Sicilia-Continente, ciò costituirà una prima prova concreta della volontà di avvicinare in tutti i sensi le due grosse aree in cui attualmente vivono quasi separatamente le popolazioni italiane. Ne risentirebbe favorevolmente l'agricoltura siciliana e meridionale in genere, se ne avvantaggerebbe il processo di industrializzazione della Calabria e della Sicilia, si schiuderebbero serie e concrete prospettive per la grande attività turistica italiana. Non abbiamo timore di affermare che il progettato collegamento dell'Isola al Continente costituisce uno dei principali presupposti per l'agricoltura, per l'industria e per il turismo in Italia. Nè si può pensare che la realizzazione di nuove invasiature nei porti di Reggio, Villa San Giovanni e Messina potrebbe risolvere il problema sotto la prospettiva da noi qui auspicata; semmai tale realizzazione potrebbe attenuare il disagio ed il danno derivanti dalla lamentata strozzatura nei collegamenti Sicilia-Continente. Se la classe politica intende indugiare per altri decenni su tali problemi riteniamo che conseguenze assai negative potranno riversarsi sull'economia nazionale e — perchè no? — sulla stessa politica nazionale.

È necessario ed urgente invece invertire la tendenza, equilibrare l'economia italiana facendo entrare finalmente nella scena economica e politica il Mezzogiorno e impegnando le risorse del paese nel modo più coraggioso e più serio nell'interesse del paese stesso.

Con queste considerazioni, onorevoli colleghi, il Gruppo socialdemocratico intende

impegnare il Governo perchè si costituiscono immediatamente gli organi della società prevista dalla legge la quale dovrà iniziare subito i contatti con gli organi della CEE allo scopo di definire la prima fase di attività prevista dalla legge 17 dicembre 1971. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Santalco. Ne ha facoltà.

S A N T A L C O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono trascorsi già oltre tre anni dal giorno in cui il Parlamento, con l'unanime consenso di tutte le forze politiche, approvò la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, dichiarando il collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente opera di prevalente interesse nazionale e disponendo la costituzione di apposita società pubblica per l'effettuazione degli studi, della progettazione, della costruzione ed infine dell'esercizio dell'opera. Tre anni inutilmente perduti senza che il Governo desse il minimo avvio all'esecuzione della legge; omissione molto grave sul piano politico e dei rapporti costituzionali, ma grave anche sul piano economico se solo si pensi agli aumenti di costi nel frattempo intervenuti e alle occasioni di lavoro che non sono state sfruttate in un periodo in cui andavano invece ancor più incessantemente incantivate e ricercate.

Nel frattempo, non essendo stati effettuati gli studi e le ricerche e mancando quindi i necessari elementi di fatto, gli oppositori dell'opera, in presenza del fronte compatto delle forze politiche, hanno tentato di affossarla definitivamente diffondendo voci di impossibilità tecnica e finanziaria. Tali voci meritano certo l'attenzione del Parlamento ed è opportuno sgomberare il campo da esse.

Preliminarmente deve considerarsi che il problema è un falso problema. C'è una legge dello Stato la cui approvazione — è bene ribadirlo — è stata unanime e che venne preceduta (almeno si pensa, e sarebbe grave il contrario) dalla analisi approfondita dei vari aspetti.

Ora si tratta solo di dare esecuzione alla legge. Comunque non è certo su quest'argo-

mento, pur politicamente importantissimo, che viene impostata oggi la nostra battaglia. Nel merito infatti è sufficiente considerare che le eventuali difficoltà tecniche e la determinazione dei costi possono essere rilevate solo dopo ed in conseguenza dei risultati degli studi, delle ricerche e della successiva scelta del sistema: ponte, tunnel o altra soluzione. Per il resto vi sono altre voci, anzi sarebbe meglio dire altre mormorazioni, non avallate da alcuna presa di posizione scientificamente rilevante; al contrario, molti valorosi scienziati hanno partecipato costruttivamente al concorso di idee. Tali voci, tra contrastanti consimilari esperienze straniere (il ponte sul Bosforo è costato poche decine di miliardi), presentano solo l'aspetto di un *ballon d'essai* e di vane intuizioni.

A favore dell'opera, del resto, militano gli argomenti di sempre: i benefici effetti economici diretti, le occasioni di lavoro, le commesse che renderanno possibile la ripresa soprattutto delle imprese di costruzione e di quelle che operano con alti livelli tecnologici, imprese che oggi risentono particolarmente della crisi. Altri effetti indiretti deriverebbero dalle conseguenze economiche indotte di capitale importanza per tutto il Meridione. Vi sarebbero inoltre gli effetti in termini di spinte fondamentali all'unificazione culturale e sociale del paese, con l'eliminazione del senso di isolamento tipicamente avvertibile nelle genti del Sud e della Sicilia.

Comunque, mentre il Governo indugiava in questi anni, continuavano i convegni in cui tecnici ed esperti ribadivano la necessità, ormai urgente, dell'opera. Si moltiplicavano gli interventi degli enti pubblici più direttamente interessati, tra cui i consigli comunale e provinciale di Messina, l'assemblea regionale siciliana, con ordini del giorno approvati all'unanimità, senza contare le analoghe prese di posizione di istituti, sodalizi e comitati e la presentazione di ordini del giorno e di mozioni nei due rami del Parlamento.

Come se ciò non bastasse, l'esigenza evidente del collegamento viario e ferroviario è stata colta anche dalla Commissione per la politica regionale e i trasporti del Parlamento europeo, il cui presidente, l'inglese onore-

vole Hill, si è assunto il compito di relazionare al consesso europeo nella seduta del 12 dicembre scorso. Hill, fra l'altro, rilevava che « molti in Sicilia avvertono un senso di isolamento totale che può essere considerevolmente attenuato dal grande sviluppo delle comunicazioni che deriverebbe da un collegamento permanente attraverso lo stretto di Messina ».

Il belga onorevole Leclercq aggiungeva: « si tratta di un grande progetto, che avrà un impatto importante sull'opinione pubblica, facendole prendere coscienza della realtà dell'integrazione europea... L'iniziativa di incoraggiare la costruzione di un'opera di collegamento permanente attraverso lo stretto di Messina rientra nel quadro della politica regionale europea, perchè questa regione è una delle più povere della Comunità ». Il Parlamento europeo, quindi, nella sua seduta del 12 dicembre 1974, dopo un approfondito dibattito al quale hanno partecipato nostri colleghi parlamentari italiani, ha approvato all'unanimità una risoluzione diretta al Consiglio e alla Commissione delle Comunità europee per un intervento comunitario per il collegamento stabile tra Sicilia e Continente, e il vice presidente della Comunità, l'onorevole Scarascia Mugnozza, aderendo alla risoluzione, ha anche precisato che la politica regionale potrà intervenire per agevolare l'esecuzione dei progetti o anche la preparazione degli studi. La richiesta dovrà venire però — egli ha precisato, e non poteva essere diversamente — dal Governo italiano. Lo stesso onorevole Vice Presidente ha infine dichiarato che per la costruzione dell'opera non sarà difficile, come già in altri casi, ottenere l'intervento della Banca europea degli investimenti, e che peraltro l'intervento del Fondo regionale comunitario rientrerà nelle prospettive anche nella fase di esecuzione.

Il pronunciamento comunitario, onorevoli colleghi, si inserisce indubbiamente nella politica europea contro la disoccupazione, posta alla base della politica regionale insieme alla necessità di pervenire al riequilibrio delle aree economiche d'Europa. Il collegamento stabile attraverso lo stretto di Messina, così rientrato nel quadro della politica europea, ha assunto una dimensione internazio-

nale che trascende addirittura quella europea. Nel recente ventitreesimo convegno economico africano del gruppo Vittorio Bottego si è infatti affermata la funzione mediterranea ed euro-africana del collegamento attraverso lo stretto di Messina, come si è detto in un ordine del giorno approvato nel corso di quella assise, cui hanno partecipato anche politici e diplomatici africani e soprattutto del mondo arabo: « Il ponte sullo stretto di Messina è cerniera di un'integrazione euro-africana ». La qualificazione internazionale del problema, soprattutto quella europea, consente di travolgere l'unica obiezione sorta in ordine di tempo: la comparazione con le vicende relative al tunnel sotto la Manica. La decisione inglese infatti, pur se con la motivazione di una situazione di crisi economica ancora peggiore della nostra, sembra dovuta anche ad altre ragioni inerenti appunto alla distribuzione dei pesi economici tra i Governi britannico e francese e tra le società private che avrebbero dovuto costruire l'opera ed i rispettivi governi; considerazioni queste che fanno ritenere per lo meno possibile una ripresa del discorso, anche se non prima del *referendum* indetto sull'appartenenza inglese alla Comunità europea.

Questo è l'aspetto politico più interessante: la possibilità che gli inglesi, o più esattamente il Governo inglese, abbiano assunto la propria decisione in questo momento con fini antieuropeistici, tesi questa avanzata anche dalla stampa italiana. Per converso il ponte, soprattutto dopo la risoluzione adottata dal Parlamento europeo, acquista un carattere di fatto europeo, diviene un atto di fede nell'Europa. Il problema del ponte sullo stretto, del resto, è a tempi brevi più semplice di quello del tunnel sotto il canale della Manica. Non si tratta infatti oggi di iniziare i lavori di costruzione bensì di dare l'avvio al loro presupposto, cioè a quegli studi e a quelle ricerche per la cui conduzione non esistono neppure ostacoli di ordine economico. Sono disponibili infatti la più gran parte dei 3 miliardi e 200 milioni stanziati dalle leggi nn. 384 e 1089 del 1968 e si può ottenere il finanziamento sul Fondo regionale comunitario la cui unica condizione è la richiesta da parte del Governo italiano.

Così stando le cose, l'inerzia governativa, protrandosi, si tradurrebbe in un gravissimo fatto contro le popolazioni meridionali, tale da abbassare sempre più e per molti anni il livello già scarso di credibilità dello Stato nel nostro Mezzogiorno. La mancanza delle idonee iniziative in sede comunitaria, poi, oltre a costituire inspiegabile rinuncia agli interventi finanziari disponibili, significherebbe anche che l'Italia non ha fede nell'Europa e che il gran discorrere che si è fatto a proposito del Fondo regionale, momento qualificante della solidarietà e dell'intento unitario dell'Europa, verrebbe, all'atto della sua produzione pratica, vanificato. A parte la difficoltà di spiegare agli altri paesi che il nostro Governo si rifiuta di cogliere la possibilità di ottenere un provvido intervento finanziario, non dare esecuzione ad una legge dello Stato non troverebbe più giustificazioni né politiche, né costituzionali, né morali.

Il Governo quindi agisca e non perda altro tempo, non vanifichi ulteriormente la volontà del Parlamento. Esso ha il dovere di provvedere immediatamente alla costituzione degli organi della società la cui formazione è demandata alla sua diretta competenza in modo che possano essere immediatamente effettuati i dovuti interventi in sede comunitaria.

Auspico che nel futuro il Parlamento si occupi del problema del ponte solo per constatare i progressi della sua risoluzione e che finalmente quest'opera, oggetto della considerazione di tanti studiosi, dell'impegno di tanti politici, degli slanci generosi di tanti uomini che hanno creduto e credono nel progresso del nostro Sud, divenga realtà; una realtà, onorevoli colleghi, di sviluppo sociale ed economico che significhi ritorno per i nostri emigrati, lavoro per i nostri disoccupati, in una prospettiva di rilancio della funzione storica ed economica del Mezzogiorno, di unità e solidarietà europea, di collaborazione euro-africana. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Marotta. Ne ha facoltà.

**M A R O T T A .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, torna oggi alla ribalta, dopo circa 4 anni di un erme-



tico quanto eloquente silenzio, il suggestivo problema del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente. Il disegno di legge 1882 d'iniziativa governativa, del quale erano stati proponenti i nostri compagni onorevoli Lauricella e Viglianesi, allora ministri rispettivamente dei lavori pubblici e dei trasporti, approvato all'unanimità in sede deliberante dall'8ª Commissione lavori pubblici del Senato — relatore il senatore democristiano Andò, convinto assertore e sostenitore di questa iniziativa — il 21 novembre 1971, e quindi dalla Camera dei deputati, è divenuto legge dello Stato sin dal 17 dicembre 1971 col n. 1158.

Da tale data purtroppo, a dispetto della calorosa accoglienza da parte del Governo, di tutti i settori del Senato e della Camera, della stampa, di personalità qualificate, delle popolazioni interessate, di vari enti regionali e locali, la legge 1158 non ha fatto neanche un passo avanti e su di essa anzi è sceso un fitto ed impenetrabile velo di oblio.

Quest'atteggiamento, che equivale ad un fine di non ricevere, in stridente contrasto con l'articolo 1 della legge 1158 che definisce il ponte sullo stretto « opera di prevalente interesse nazionale », non poteva non addolorarci profondamente.

Il sorprendente miracolo di un così improvviso risveglio, dopo un letargo di ben quattro anni, è dovuto, bisogna riconoscerlo, alla Democrazia cristiana, che per prima ha annunciato la presentazione di una mozione al riguardo non già perchè sospinta da una consapevole resipiscenza, ma per mostrarsi con le carte in regola in vista dell'approssimarsi delle elezioni amministrative e regionali.

Vi è ora da augurarsi che lo specchietto per le allodole, rimedio efficace del quale la Democrazia cristiana si è servita nel passato in ogni vigilia elettorale *pour épater les bourgeois*, sia definitivamente relegato in soffitta.

Mi sia consentito questo sfogo, ma sono messinese e il ricordo di tante promesse, di tante assicurazioni mai mantenute, di tante ripulse che ci hanno mortificato non può certo essere cancellato di punto in bianco.

L'onorevole Rumor, che nel corso della campagna elettorale del 1967 ha pronunzia-

to vibranti discorsi a Palermo, a Messina, a Catania, e in altre città della Sicilia e del Meridione al cospetto di folle oceaniche — ricordiamoci di frasi ormai superate — ci ha fatto intravedere...

C A R O L L O . E il Partito socialista dove era?

M A R O T T A . Era con noi. Il Partito socialista ci ha sostenuto. A voi è lecito attaccare il vostro Governo e la vostra Democrazia cristiana, come ha fatto il senatore Santalco, e lei si preoccupa che lo faccia io! Non mi interessa sapere dov'era. Mi interessa il fatto che abbiamo insistito ripetutamente perchè questa legge andasse avanti; lo abbiamo fatto in tutti i modi: ho presentato anche delle interrogazioni che non hanno avuto esito; ho fatto anche delle interviste.

S A N T A L C O . Anch'io ho presentato delle interrogazioni e i vari Ministri che si sono succeduti non hanno risposto.

M A R O T T A . Il senatore Santalco ha detto che era grave l'atteggiamento del Governo; ed evidentemente egli è più vicino di me... (*Interruzione del senatore Carollo. Richiami del Presidente*). Sono interruzioni che lasciano il tempo che trovano. Senatore Carollo, la ringrazio di queste interruzioni perchè mi hanno dato la possibilità di dimostrare ancora una volta che sono dalla parte della ragione. Ho premesso che sono messinese e sono stato mortificato, umiliato da questo atteggiamento. Certamente il ministro Lauricella, nostro compagno, ha fatto tutto quello che ha potuto perchè questa legge andasse avanti. Ma ci sono delle ragioni superiori per cui non è andata avanti, ragioni che adesso illustrerò.

B O N I N O . Senatore Marotta, lei è partito da un dato non certamente esatto.

M A R O T T A . Non mi occupo della vostra mozione che è di due anni fa; mi riferisco alla mozione di pochi giorni fa perchè la vostra mozione era stata accantonata, come è stata accantonata una mia mozione presen-

tata tre anni fa non su questo ma su un altro argomento.

Ad ogni modo queste interruzioni non mi dispiacciono. Da 56 anni esercito l'avvocatura e quindi figuriamoci se queste interruzioni possono in qualsiasi maniera... (*interruzione del senatore Carollo. Richiami del Presidente*). Ripeto che la ringrazio, senatore Carollo.

Dicevo che l'onorevole Rumor ci ha fatto intravedere il tanto sospirato ponte ed ha avuto gli applausi della massa degli ingenui ascoltatori; tra essi vi ero anch'io... (*Interruzione del senatore Santalco*). L'onorevole Rumor, che era stato presentato dall'onorevole Andò, per me era sì il segretario della Democrazia cristiana d'allora ma era soprattutto l'uomo che aveva assunto l'impegno e io credevo in quell'impegno. Ecco perchè dico che sono ingenuo come tutti gli altri; il ponte l'abbiamo visto in cartolina!

Dicevo che l'onorevole Rumor aveva assunto categorico impegno per la pronta realizzazione di questa sospirata opera. A distanza di sei anni, trascorsi senza che nessuno spiraglio di luce s'intravedesse all'orizzonte per quanto concerneva la sorte riservata al ponte sullo Stretto, l'onorevole Rumor nel luglio 1973, assunto all'incarico di presidente del Consiglio dei ministri, nella sua dichiarazione programmatica non ha mancato di affrontare l'abusato tema della questione meridionale, la beffa del secolo, dicendo testualmente: « Il problema del Mezzogiorno non è soltanto un capitolo di politica economica. Il problema dello sviluppo meridionale deve porsi come un cardine o piuttosto come il modo di pensare il governo economico del paese, sia nell'industria che nell'agricoltura e nel turismo ed anche nella politica comunitaria. In particolare appare congruo un maggiore sforzo per attirare verso il Sud d'Italia gli investimenti dei paesi della CEE in settori tali da conferire al Mezzogiorno una propria originalità produttiva.

Le popolazioni del Sud — nella solidarietà di tutti — sono impegnate nella lotta che

esse stesse, in primo luogo, conducono e non solo nel campo dello sviluppo economico, ma ancor prima nello stimolo alla competitività e nel perfezionamento della preparazione tecnica, nella presa di coscienza di una nuova realtà in cui per il Sud e per le genti del Sud vi sono un posto ed un'occasione per crescere ed affermarsi.

Tale è il significato profondo dell'indirizzo meridionalistico dell'Italia democratica che questo Governo intende continuare ».

Queste sibilline parole, a giudicare dal risultato del tutto negativo, non fanno che confermare la cocente verità di sempre che si compendia nel secolare abbandono del Meridione, nella persistente arretratezza di popolazioni che hanno bisogno del necessario per la loro sopravvivenza, ma che sono, invece, oggetto di derisione.

La triste esperienza di tanti decenni, nel corso dei quali siamo stati destinatari di folle, ci ha reso increduli e sospettosi e ci ha insegnato che ove difetta la volontà politica, di cui si fa tanto un gran parlare, ogni iniziativa soccombe, anzi muore sul nascere.

Che dietro questa accanita resistenza, questo secco rifiuto, questa recisa volontà di non fare si nascondano interessi inconfessabili lo si evince dalla prosa di uno dei più diffusi quotidiani italiani sul quale sono apparsi dei servizi relativi al ponte sullo Stretto. Che si tratti di un attacco astioso a sfondo nettamente antimeridionalista trova conferma in alcuni articoli pubblicati nell'agosto-settembre 1973 in cui sono state fatte delle affermazioni del tutto gratuite, dettate indubbiamente dal proposito di boicottare — rinviandola intanto *sine die* — questa iniziativa che costituisce una legittima aspirazione del Meridione ed in maniera particolare della Sicilia.

A parte i titoli dei due articoli che vorrebbero essere sarcastici, pungenti e minacciosi insieme (« Il ghiotto boccone del ponte sullo Stretto »; « Più di un secolo di discussioni ma il ponte non si fa ») rilevo soltanto, trascurando del tutto di recepire le tanto ingenerose frecciate rivolte alle popolazioni della Sicilia, quella che definisco una delle tante

spiritose invenzioni, e cioè che la spesa preventivata per la costruzione del manufatto è di 2.000 miliardi; ciò quando è risaputo che la società per azioni, prevista dalla legge 1971, non è stata ancora costituita e che per giungere alla determinazione di una somma qualsiasi è d'uopo completare gli studi e la progettazione del ponte, per cui se manca — come nella specie — il progetto, è impossibile preventivare la spesa.

Sarebbe interessante sapere a quale fonte hanno attinto gli articolisti per sentirsi autorizzati a parlare di milioni e di miliardi?

Per quanto attiene all'opera « faraonica » non ho che da richiamare alla mia labile memoria lo spreco ingiustificato di denaro per l'esecuzione di certe opere inutili e non per questo meno favolose; mi riferisco sia alla quadruplicazione dei binari della Firenze-Roma, la cui spesa preventivata in 250 miliardi ha raggiunto oltre i 500 miliardi, sia alla costruzione nel Settentrione di inutili e rovinose autostrade per le quali si sono sperperati miliardi a ufo e il cui costo ha raggiunto persino i tre miliardi e mezzo a chilometro.

Una sola obiezione può essermi mossa e cioè che vi è da distinguere tra il prestigioso Nord, onusto di ricchezze, ed il misero Meridione, dove la gente non ha altro dilemma da affrontare: lasciare la sua terra alla ricerca affannosa di un tozzo di pane o morire di inedia. E questo « fia sugger »!

Nel mentre, in casa nostra, un conflitto di interessi pone le due Italie l'una contro l'altra, da una lontana contrada, dal Lussemburgo, ci viene una durissima lezione: il Parlamento europeo ha adottato, dopo un lungo e responsabile dibattito, all'unanimità, nella recente seduta del 12 dicembre 1974, una risoluzione presentata dall'onorevole Hill, presidente della Commissione per la politica regionale e dei trasporti, con la quale veniva formulata la proposta di un intervento finanziario da parte della CEE diretto a realizzare il collegamento permanente fra la Sicilia e il Continente.

La ristrettezza del tempo assegnatomi mi impone di procedere per sintesi ed è perciò che, nonostante l'importanza dell'argomento, devo limitarmi a riportare un solo brano del discorso pronunciato dall'onorevole Leclercq,

uno dei tanti parlamentari intervenuti nella discussione (sono costretto a ripetere quello che ha già letto l'amico Santalco): « L'iniziativa di incoraggiare la costruzione di un collegamento stabile nello stretto di Messina rientra nel quadro dei nostri obiettivi perchè questa regione è una delle più povere della Comunità ».

Ho ragionevole motivo di ritenere che il Governo non mancherà di vigilare sui rapporti con la CEE, onde evitare il ripetersi di inconvenienti come quelli che anch'io ho avuto occasione di segnalare con un'interrogazione presentata nel febbraio 1973, essendosi verificato che l'Italia, a causa del disinteresse degli organi di Governo, aveva subito notevoli danni con la conseguente perdita di decine di miliardi di lire messe a sua disposizione dalla Comunità, a causa della mancanza di programmi e di leggi di applicazione.

Reputo, pertanto, doveroso richiamare l'attenzione del Governo perchè sia, senza por tempo in mezzo, avanzata agli organi della CEE la richiesta di un intervento finanziario per provvedere, intanto, al completamento degli studi e delle ricerche, alla redazione ed elaborazione dei progetti e a quant'altro sia ritenuto necessario per dare un concreto e pronto avvio a questa superba iniziativa.

Abbiamo, ora, motivo di dire che, con buona pace di Dio e degli uomini, il ponte si farà. (*Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Piscitello. Ne ha facoltà.

**P I S C I T E L L O .** Signor Presidente, onorevole Ministro, desidero dichiarare subito che il mio partito, insieme ai suoi Gruppi parlamentari, si vanta di essere stato il solo a non aver intessuto mai attorno al problema del ponte sullo Stretto o del collegamento viario tra Sicilia e Continente, che dir si voglia, alcuna forma di demagogia. Eppure attorno a questo problema, spesso con scarso senso di equilibrio e di responsabilità, si sono manifestate plateali forme di demagogia. Di tempo in tempo, specie quando ci si avvicina a periodi elettorali — almeno finora così è avvenuto — si agita

questo problema per risollevare un qualche polverone, per solleticare con certo qualunquismo e in modo poco responsabile antichi risentimenti, pur giustificati, della Sicilia e della sua popolazione nei confronti dello Stato.

Noi abbiamo sempre respinto, signor Presidente, onorevole Ministro, qualunque tentazione di questo genere; non abbiamo mai puntato su un generico malcontento della gente di Sicilia per accrescere i nostri consensi.

Da parte nostra non da ora ci siamo dichiarati favorevoli in linea di principio all'idea di un collegamento stabile autostradale e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, ma abbiamo respinto, riteniamo con grande chiarezza, la logica e la filosofia che venivano espresse in taluni ambienti a sostegno di questo collegamento viario. Ora, a parte il grande impegno finanziario e i complessi e difficili problemi di geologia, di ingegneria e di tecnica che bisognerebbe affrontare e risolvere — e in questo senso il completamen-

to degli studi acquista importanza e valore — l'opera stessa, se, quando e come sarà realizzata, potrebbe rivelarsi, a parer nostro, insufficiente, superflua e perfino inutile ai fini dello sviluppo economico e del superamento dei drammatici squilibri tra la Sicilia, il Mezzogiorno e il resto del paese, se non si riuscirà ad imporre una inversione di tendenza nella politica generale del Governo a favore del Mezzogiorno continentale e insulare.

Da molto tempo, signor Presidente, si afferma che l'insularità della Sicilia è una delle cause, forse la principale — affermano taluni — della sua arretratezza economica e del suo mancato sviluppo. Noi contestiamo questa affermazione perchè constatiamo che altre regioni meridionali come la Calabria, la Lucania e la Campania, non separate dalla nostra penisola da alcun « vallo d'acqua », ma aventi anzi con essa contiguità territoriale, registrano e riscontrano indici di arretratezza e di sottosviluppo certamente non minori della Sicilia.

## Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETONI Tullia

(Segue P I S C I T E L L O). Quindi se questa opera dovesse essere considerata solo come una infrastruttura viaria e autostradale, ne contesteremmo ogni validità perchè abbiamo criticato e criticiamo la logica delle autostrade sia nel Settentrione che nel Mezzogiorno. E non recriminiamo, almeno da parte nostra, constatando che le autostrade sono arrivate in ritardo o non sono ancora arrivate nel Mezzogiorno e in Sicilia. Siamo stati contro la scelta prioritaria della politica autostradale e contro la logica della direttissima Roma-Firenze così come siamo contro la logica del collegamento autostradale o della direttissima ferroviaria Reggio-Messina o Villa San Giovanni-Messina. Se invece questa opera venisse inquadrata in una logica diversa, nel cambiamento generale della politica nei confronti del Mezzogiorno,

avrebbe una sua validità; diversamente non potrebbe in nessun modo giustificarsi nè oggi nè domani dinanzi alla opinione pubblica nazionale per le rilevanti risorse finanziarie che verrebbe ad assorbire. La spesa ingente che richiederebbe l'opera potrebbe essere impiegata verso ben altre e più ragionevoli finalità: l'agricoltura, la sua bonifica e l'irrigazione, la difesa del suolo, le abitazioni civili, le opere igieniche, la viabilità ordinaria e secondaria, ed anche un processo di industrializzazione collegato alle risorse minerarie della Sicilia e alla esistente chimica di base, una industrializzazione in senso manifatturiero e a più alta occupazione operaia. Queste sono in sostanza le priorità per le quali è giusto impegnarsi e richiedere una inversione di tendenza. Solo nel quadro di una modifica degli indirizzi e delle

condizioni generali dell'economia del paese potrebbe acquistare una logica ed una validità l'ipotesi della costruzione di una così grande opera, come quella del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente.

Certo, noi criticiamo con fermezza, onorevole Ministro, i ritardi, l'inerzia, la passività dei governi che si sono succeduti rispetto ad una legge pur approvata all'unanimità dai due rami del Parlamento; e ci associamo, per quanto ci riguarda, alle critiche e alle sollecitazioni che provengono, non sappiamo con quanta sincerità e coerenza, anche da parte della maggioranza che sostiene il Governo, critiche e sollecitazioni tendenti ad impegnare il Governo ad intraprendere ogni iniziativa, anche presso gli organi della Comunità europea, per richiedere e impegnare i necessari finanziamenti per il completamento degli studi al fine di accertare intanto la fattibilità dell'opera; perchè anche da questo punto di vista si è e si rimane nell'incertezza, davvero in altomare. Se gli studi arrivassero ad affermare la fattibilità dell'opera, qualora le condizioni finanziarie del paese e le mutate condizioni dell'economia dovessero consentirgli, si potrebbe così disporre degli elaborati necessari senza perdere altro tempo.

Ma intanto, al di là di questi impegni che sono tassativi perchè previsti da legge, e al cui adempimento sollecitiamo il Governo, resta il problema attuale del rafforzamento dei collegamenti, anche con le tradizionali vie di comunicazione tra la Sicilia ed il Continente, del rafforzamento dei collegamenti marittimi anche con la costruzione di altri invasi, di altri attracchi non soltanto nella zona già intasata di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, ma in altre zone del Mezzogiorno e della penisola.

Si potrebbe così favorire il più rapido scorrimento dei prodotti agricoli ed industriali dell'Isola, sviluppando opportunamente il trasporto containerizzato, che si va affermando come esigenza nuova in altre zone del Paese e del mondo, attraverso rapporti e collegamenti più razionali ed efficienti tra le diverse vie di comunicazione e i diversi

sistemi di trasporto marittimi, ferroviari e stradali. Tale esigenza è divenuta davvero urgente e indilazionabile nella prospettiva della riapertura del canale di Suez e di nuovi più intensi scambi con le aree del Mediterraneo, del medio e dell'estremo oriente.

Il vero problema dunque è la mancanza nel Governo di una politica generale del trasporto. Ancora si annaspa infatti nella incertezza e nella confusione per questo importante settore. Ecco perchè la Sicilia riceve danni reali, perchè gli agrumi siciliani, i primaticci, rimangono spesso nell'ingorgo, nella strozzatura dello stretto di Messina per settimane, talvolta fino alla distruzione di questa ricchezza.

Non si può, quindi, continuare a sperare e ad auspicare che un collegamento stabile si realizzi in un prossimo o lontano avvenire. Il punto è di vedere oggi come si affrontano i problemi delle comunicazioni, dei collegamenti con la Sicilia e non soltanto con la Sicilia, ma con la Sardegna e le altre isole minori e più ancora con tutte le aree del Mediterraneo, e attraverso Suez con vaste zone del terzo mondo e con paesi emergenti. È questo un problema nazionale e non soltanto siciliano e meridionale. Ecco quindi, onorevole Presidente, signor Ministro, il senso della nostra posizione. Noi riteniamo che attorno al problema del ponte sullo Stretto si sia fatta troppa demagogia, perdendo di vista problemi ben più importanti e generali. Riteniamo che il Governo da parte sua debba adempiere i propri compiti, debba portare avanti gli studi necessari per accertare appunto, come dicevo, la fattibilità dell'opera, ma in ogni caso non può nè deve sottrarsi ai compiti e agli impegni attuali e più generali.

Forse, come altre volte è avvenuto, la maggioranza cercherà di contrattare con il Governo la formulazione di un qualche ordine del giorno fumoso, generico, che lascia il tempo che trova. Questo non ci riguarda; sarà ancora fumo negli occhi per la gente di Sicilia e per le popolazioni meridionali.

Anche per questo, onorevole Presidente e signor Ministro, noi riconfermiamo la nostra posizione e in ordine alle mozioni, a

tutte quante le mozioni, intendiamo rimanere disancorati da qualunque tentazione demagogica e quindi manteniamo il nostro atteggiamento critico.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Samonà. Ne ha facoltà.

**SAMONÀ.** Dovrò un po' improvvisare perchè ho avuto in ritardo la notizia di dover parlare in un'assise così appassionatamente impegnata. Vorrei gettare un po' d'acqua sul fuoco, su tutto quello che si sta dicendo, perchè i problemi dell'attraversamento dello Stretto devono essere pensati come un collegamento che non riguarda soltanto il ponte, ma un numero molto più ampio di collegamenti soprattutto per via mare.

Per fortuna la particolare configurazione dello Stretto consente questi collegamenti; quindi è inutile che parliamo di generici sforzi per qualche altra cosa. Basterebbe fermarsi ad altri collegamenti, guardare freddamente, con occhio urbanistico, il problema dello Stretto come un problema che unisce e non divide le due comunità di Reggio e di Messina.

In questo momento ci sono dei contrasti che forse non saranno profondi, ma esistono delle gelosie campanilistiche che mettono Reggio in una situazione particolare rispetto a Messina per via del ponte, per i timori che avrebbe Reggio (abbiamo avuto una riunione su questo argomento a Messina nel 1968) in ordine al ponte. In sostanza il comune di Reggio non ebbe quell'entusiasmo che sarebbe stato necessario per spingere a compiere un lavoro insieme a Messina e alla regione siciliana.

Quindi, da questo punto di vista, la sua situazione è rimasta piuttosto particolare: una situazione di attesa con alcune riserve di cui due o tre sono abbastanza sostanziali. Viceversa, se si potesse combinare l'idea del ponte con una idea più vasta dei grossi collegamenti che potrebbero unire le due sponde della Sicilia e del continente nello Stretto, allora le cose cambierebbero molto, e vi dirò il perchè. Le ragioni sono abbastanza elementari e conosciute da tutti. Quando mi si

dice che il ponte del Bosforo è più lungo dei tre famosi chilometri che misurerebbe il ponte dello stretto di Messina, si dice una cosa che sembra ovvia, ma non lo è: il ponte del Bosforo è profondo dal livello dell'acqua al piano di posa poche decine di metri, e così tanti altri ponti famosi, mentre per quello della Sicilia vi è una profondità di 250 metri, cioè circa 150 metri in più dei più profondi fondali dei ponti esistenti. Noi che abbiamo dovuto fare uno studio ci siamo impegnati con costruttori molto esperti di tali strutture in America e tutti hanno trovato difficoltà quasi insormontabili per le fondazioni e l'altezza dei manufatti anche nelle zone più stabili — e sono nel tratto da Punta Pezzo al lago di Ganzirri — per consistenza di ancoraggio del ponte al fondo. Si tratta di un ponte che deve essere alto 70 metri al di sopra del terrazzo per far passare le navi e deve poggiare 250 metri sotto il livello del mare: si tratta di un manufatto alto 320 metri, oltre i piloni, che reggono le strutture di sospensione e salgono molto oltre le strutture orizzontali; si tratta di ponti sospesi che arriverebbero a 450 metri e più. Certo, tutto si può fare, entro certi limiti, ed è forse auspicabile che si faccia se si trovano condizioni appena possibili; però il compimento di questa impresa è lontano nel tempo.

Pensate che questa opera durerà almeno dieci anni, perciò è inutile dire che senza quest'opera la Sicilia è finita perchè tra la Calabria e la Sicilia non è possibile creare quei rapporti eccezionali di integrazione che sono indispensabili allo sviluppo di queste aree del Mezzogiorno. Si deve in ogni caso aspettare un anno per completare le ricerche e almeno altri 6 mesi per discutere e stabilire se deve essere un ponte o un tunnel; anche un tunnel è una cosa difficile in quanto non si tratta della Manica, dove la stabilità della roccia è straordinaria e si può perforare; da noi ci sono strati di argilla e strati di calcare che hanno subito continue frane con terremoti terribili. Quindi bisogna andare molto in profondità, non si sa quanto, per scavare questa galleria oppure posarla sul ponte e non si sa come ancorarla, per

cui anche il tunnel presenta difficoltà assai gravi di realizzazione. Non si può dire perciò: facciamo subito questo ponte o questa galleria. Non sono cose semplici; dobbiamo stare attenti alla possibilità di studiare intanto altri sistemi altrettanto validi del ponte, molto più in chiave con le cose che dovremmo fare in Italia oggi, cose di cui Piscitello ha parlato e su cui non voglio tornare. Penso sia utile piuttosto ribadire che questa necessità nel territorio di una sistemazione dello spazio (perchè questo è quello che conta) utilizzato nella sua forma più giusta, dipende da una viabilità capillare assai più che da grandi arterie. Nello stretto di Messina e proprio verso Reggio abbiamo una rada profonda; io ho avuto contatti con gli specialisti più qualificati che ci sono in Italia per progettare un porto corrispondente a tale rada, un porto che si potrebbe fare in un solo anno con una calata di riva e poi una serie di pannelli esterni e potrebbe ospitare per circa 230 giorni all'anno le più grosse navi. Quindi avremmo la possibilità per molti chilometri, da Catona a Reggio e, superando Reggio, dall'altra parte, di ospitare in acque più tranquille, perchè sono fuori della corrente, una consistente quantità di navi. Basterebbe organizzare diversamente il sistema ferroviario e soprattutto un parco per l'autoporto. L'autoporto che sta costruendo Reggio e quello che vuol fare Villa S. Giovanni, definiti e determinati, con la possibilità che si ha di dare ad ognuno la propria specializzazione, con l'utilizzazione dei *containers*, potrebbe veramente realizzare una efficiente organizzazione in cui il discorso relativo all'importanza del ponte perderebbe fortemente di valore.

Io ero innamorato del ponte soprattutto perchè pensavo ad un grande comprensorio urbano dello Stretto che certamente è ancora una cosa affascinante. Però devo riconoscere che forse, se vi sono collegamenti per via d'acqua più frequenti e in acque più tranquille, in fondo il comprensorio dello Stretto si può realizzare assai meglio di quanto non lo si possa fare in una situazione in cui forse lo ostacolano le rivalità

tra i due comuni vicini che in realtà dovrebbero considerarsi come una comunità unica. Sarebbe utilissimo per entrambi se si potessero superare certi fatti di differente antropologia che li tengono in una situazione di separazione. Si tratta di una rada-porto a mio avviso molto più idonea del porto costruendo di Gioia Tauro, che almeno a breve termine non servirà a nulla. Un comune intero scompare e si richiedono utili modalità per spostarne la popolazione dopo che tutte le case saranno distrutte per fare il porto: il porto-rada dello stretto, a mio avviso, si sarebbero potuti risolvere meglio molti problemi meridionali proprio in questa zona, che è, direi, l'ombelico del Mediterraneo.

Il discorso è valido anche dal punto di vista della viabilità. L'autostrada centrale che da Catania porta verso Palermo si può dividere alla fine presso Termini da un lato verso Agrigento, dall'altro verso Palermo e Trapani. Questa spina centrale da Catania potrebbe veramente costituire l'elemento di appoggio per una capillarità viabilistica continua all'interno della Sicilia e di questo si ha veramente bisogno nell'ambito di una radicale trasformazione produttiva dell'isola. Esiste ancora il miglioramento delle due strade da Messina a Palermo e dalla parte di Catania: sono tutte realizzazioni che si stanno facendo; e non dovrebbero essere, come purtroppo si è fatto a Catania, strade molto rapide, ma dovrebbero essere strade abbastanza elastiche. Io avevo pensato ad esempio che la strada nella zona di Palermo dovesse essere alta sulle colline; non si distruggerebbero le spiagge attraversando le aree basse, come avviene oggi. Una strada più alta collegherebbe meglio molti paesi, ma siamo ancora in tempo a farlo?

C'è tutta una serie di problemi che sono legati a quello della unione della Sicilia con il Continente; e si deve cominciare a risolverli prima di quello del ponte. È chiaro, io sono d'accordo col collega Santalco quando dice: cominciamo almeno a fare quello che vuole la CEE, facciamo i sondaggi e gli studi necessari. Questo è giusto. Ma fermiamoci agli studi necessari, perchè, se questa opera

dovesse cominciare e poi non essere portata a termine, la sospensione dei lavori comporterebbe un grado di obsolescenza enorme. Non si può fermare a metà un'opera che deve essere finita sotto l'acqua. Dobbiamo avere a disposizione le somme necessarie per completarla, anche se cresce la spesa per tale completamento.

Per concludere, affermo che sulla situazione dei collegamenti dello stretto di Messina vi è tutta una serie di problemi che non possono essere risolti nel modo idoneo se si pensa di farlo con la sola costruzione del ponte.

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Mazzei. Ne ha facoltà.

**M A Z Z E I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sentó l'imbarazzo di una posizione che è sicuramente tutt'altro che popolare; direi, sento l'imbarazzo di dover esprimere alcune considerazioni che contrastano con le suggestioni che un'opera di questo tipo, il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, evidentemente suscita in tutti.

E non vorrei che il significato di questa posizione fosse distorto. Ritengo che una classe politica è tale se riesce a fissare certi obiettivi di sviluppo e se questi obiettivi si graduano nella loro realizzazione. Ritengo che puntare specialmente oggi a questo collegamento stabile non risolva nessuno dei problemi che noi come meridionali ci dobbiamo porre. Il problema principale ed essenziale è quello della perifericità della Sicilia rispetto al Mercato comune europeo, rispetto a quell'Europa nella quale siamo e vogliamo stare; conseguente è il tentativo di avvicinamento che dovremmo fare appunto verso l'Europa e il Mercato comune il cui centro si è spostato ulteriormente con l'ingresso di altri membri.

E allora vorrei chiedere ai tanti colleghi che sentono la suggestione di questo *kolossal* per rompere — e questo sarebbe l'aspetto più positivo — l'insularità della Sicilia nei suoi aspetti negativi, di quanto si riduce la perifericità della nostra Isola ri-

spetto al centro del mercato nel quale siamo inseriti con la costruzione di quest'opera. Per un certo tipo di trasporti, il trasporto su rotaia o il trasporto su strada, guadagneremo un'ora probabilmente. Voi pensate che questo sia il modo per ridurre la perifericità? Non credete invece che certi tipi di investimento siano molto più produttivi se, come diceva autorevolmente il collega Samonà, venissero destinati ad attrezzare le coste e a specializzare questi punti attrezzati? Esportiamo ogni anno le arance — diciamo che esportiamo il sole della Sicilia — con l'ostacolo della strozzatura dello Stretto. Pensiamo che veramente con il ponte sullo Stretto risolviamo questo problema? Non pensiamo invece che sia necessario creare delle attrezzature specifiche nella zona da Messina a Catania, delle attrezzature specializzate per queste cose? Pensiamo veramente che costituiremo in questa maniera la testa di ponte — questa è un'altra delle false suggestioni politiche — dell'Europa verso i paesi africani?

Credo, onorevoli colleghi, che questo lo potremmo fare se riuscissimo ad impostare e risolvere certi problemi che ancora oggi condizionano pesantemente lo sviluppo della Sicilia. Se riuscissimo ad impostare e risolvere il problema, per esempio, dell'acqua in tutte le sue utilizzazioni — non abbiamo ancora risolto il problema dei rifornimenti per gli usi idropotabili — se riuscissimo a dare l'acqua sufficiente e necessaria per lo sviluppo industriale che inseguiamo da anni, faremmo opera molto più meritoria, onorevoli colleghi.

Certo, per quanto riguarda il divario tra Nord e Sud ipotizzato al 2015 non credo che diamo un contributo a risolverlo costruendo un ponte sullo stretto di Messina! Credo che questi sono problemi che con tranquilla coscienza possiamo lasciare ai nostri figli, facendo trovare ad essi risolti altri problemi e cioè quelli che condizionano la loro vita di oggi e di domani. Bisogna — come dicevano i colleghi che mi hanno preceduto — collegare le zone interne della Sicilia, come l'ennese e il corleonese, ma non credo che queste zone avranno grandi vantaggi se



il viaggio degli emigranti probabilmente sarà ridotto di un'ora. Ritengo piuttosto che dobbiamo porci come obiettivo quello di creare le condizioni perchè essi restino in Sicilia.

È inutile poi parlare degli infiniti problemi connessi ad uno sforzo finanziario di questo genere. I colleghi di tutte le parti politiche mi troveranno sicuramente d'accordo nel modificare la legge nel senso che gli investimenti previsti per un'opera del genere siano destinati a risolvere altri problemi, come i problemi della viabilità, dei porti e degli aeroporti, degli ospedali, delle scuole, che sono a livello sicuramente non degno di un paese civile e dell'Europa alla quale dobbiamo collegarci in altra maniera.

Pensate che dopo anni e dopo sforzi stiamo destinando poco più di 150 miliardi a tutto il sistema portuale italiano. Credo che sia molto più responsabile — consentitemi di dirlo — affrontare questo problema: in questa maniera noi avvieremmo a soluzione molto più facilmente quei problemi che ci angustiano.

Sulla legge, se è formalmente giusta la posizione dei colleghi che ne sollecitano l'attuazione (anche se per tanti versi sembra inattuabile anche per il modo stesso in cui è formulata), possiamo, anzi direi che dovremmo avere la responsabilità e il coraggio di prendere una certa decisione. Infatti è nel nostro potere e nella nostra sovranità proporre di modificare la legge proprio per conseguire gli stessi obiettivi che sono quelli dell'attraversamento rapido dello stretto (ebbene, come si è detto, ciò si può, ad esempio, ottenere, attrezzando le coste e specializzando questi punti di attrezzatura) e quelli della crescita economica della Sicilia che noi diciamo che è condizionata da questa strozzatura. Ebbene no, e lo sappiamo benissimo tutti, la Sicilia è condizionata da altre pesantissime situazioni di sottosviluppo. Affrontiamo, ad esempio, il problema dell'acqua, affrontiamo il problema della viabilità interna e delle attrezzature delle coste, raggiungeremmo meglio e prima quegli obiettivi che ci sono sicuramente comuni! Ma questo non è lo strumento adatto per farlo.

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Arnone. Ne ha facoltà.

**A R N O N E .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho ascoltato con molta attenzione l'intervento del senatore Mazzei, che ci ha parlato con molto interesse di tutto ciò di cui ha bisogno la Sicilia. La verità è però che in Assemblea oggi siamo riuniti — e non è la prima volta che ciò accade purtroppo — non per affrontare problemi nuovi — per i quali sarà sempre viva la nostra disponibilità — ma siamo qui riuniti per richiamare il Governo ad un preciso dovere: quello di dare attuazione ad una legge andata in vigore oltre tre anni addietro, il 17 dicembre 1971; una legge che prevede le modalità per la costituzione della società per azioni, alla quale affidare la costruzione del ponte o del tunnel attraverso lo stretto di Messina e il successivo esercizio dell'opera.

L'attuale Governo, tra l'altro, ha già avuto una chiara sollecitazione ed un esplicito incoraggiamento a dare esecuzione alla legge, quando alcuni mesi addietro, e cioè nella seduta del 12 dicembre 1974, il Parlamento europeo approvò all'unanimità una risoluzione, che dispone un intervento comunitario a favore del collegamento tra la Sicilia e il Continente.

Bastava farne richiesta, ma la richiesta non è stata fatta.

Dal ministro Jacini, che nel 1866 incaricò l'ingegner Cottrau di studiare la possibilità di realizzare un ponte sullo Stretto, al ministro Lauricella, che firmò la legge, di cui oggi noi sollecitiamo l'attuazione, è passato più di un secolo!

Ed oggi mi risuona attuale l'amaro presentimento dell'onorevole Lauricella, il quale, nel presentare il disegno di legge, confessò ad un giornalista che lo intervistava che aveva una grande paura delle cose di cui si parla da troppo tempo senza che si passi mai al momento operativo, perchè in un paese come l'Italia, in cui il parlare surroga spesso il fare, esse finiscono col divenire irrite e nulle. Il presentimento si è rivelato realistico!

Perchè è accaduto ciò? È un'opera da accantonare, forse, quella che all'unanimità è stata dichiarata « di prevalente interesse nazionale »?

È forse da rinviare la realizzazione di un'opera, in virtù della quale il compianto professor Enrico Medi affermava che sarebbe cambiato il volto della Sicilia e quindi sarebbe cambiato dal punto di vista geopolitico uno dei punti essenziali di tutto il commercio e del traffico ed anche dell'insieme dei problemi sociali, economici e finanziari che riguardano il Mediterraneo?

Il ponte — sosteneva il professor Medi — più che un canale, è una sorgente di nuove soluzioni, di nuova vita.

E il professor Tagliacarne affermava che sul ponte dello Stretto sarebbero passati certamente meno emigranti.

E, per continuare in questa rassegna antologica di autorevoli giudizi, certamente più utili dell'espressione del mio personale convincimento, mi piace qui citare anche una dichiarazione lapidaria del senatore Oscar Andò, presidente del consorzio per il ponte sullo Stretto: « Quei tre chilometri di mare, che separano la Penisola dall'Isola non sono soltanto un vallo e un diaframma che rallentano le comunicazioni da e per il Continente, ma sono come una barriera che determina, esasperandola, l'insularità della Sicilia ed arresta quel flusso circolatorio che percorre l'Italia dal Brennero all'estrema punta della Calabria e impedisce che la Penisola, attraverso la Sicilia, sviluppi i suoi interessi commerciali nel bacino del Mediterraneo la cui importanza è vitale per l'economia italiana ».

Sono queste considerazioni che ci rendono inaccettabile l'analogia invocata da qualche giornale del Nord tra la decisione presa dal Governo di Londra, e cioè quella di rinviare la costruzione del tunnel sotto la Manica, e l'opportunità di assegnare la stessa sorte al ponte sullo Stretto.

Ma il tunnel della Manica non riguarda il riscatto di una regione dell'Inghilterra, nè rappresenta l'assolvimento di un impegno di interesse meridionalistico, da cui può dipendere il vantaggio dell'intera nazione.

E d'altra parte nella Manica il sistema dei traghetti può ancora per molto tempo garantire lo sviluppo dei rapporti commerciali tra la Francia e la Gran Bretagna.

Si può affermare la stessa cosa per quanto riguarda lo stretto di Messina?

Certamente no, se è vero — come risulta chiaramente dai dati statistici — che nel 1969, rispetto all'anno precedente, la linea Messina-Villa San Giovanni ha registrato un aumento del 279 per cento nel traghetto di autocarri e del 117 per cento per le autovetture. Nel 1980 si prevede che i soli prodotti ortofrutticoli siciliani destinati ai mercati del Continente supereranno i 45 milioni di tonnellate.

Rispetto agli attuali 450.000 carri merce, nel 1980 la produzione industriale e agricola ne pretenderà più di 800.000. I veicoli che vorranno traghettare, nel 1980, saranno più di 1 milione e mezzo.

Di fronte a queste prospettive, nè l'attuale crisi economica, nè l'esempio del Governo inglese possono giustificare alcuna pausa nell'attuazione della legge in questione.

Ed anche questo non è frutto di una mia personale valutazione, ma è la sostanza univoca delle mozioni presentate da ogni parte politica, che oggi qui ci troviamo a discutere.

Mi si consenta di concludere facendo riferimento ad un fatto, che potrà farci riflettere con amarezza sulla realtà allucinante di certi insegnamenti.

Il 29 ottobre del 1973, la Repubblica turca volle celebrare la ricorrenza del cinquantesimo anniversario della sua fondazione, inaugurando un gigantesco ponte sospeso sul Bosforo, ad Istanbul, tra la riva europea e quella asiatica: 1.560 metri di lunghezza, 2 torri metalliche di 165 metri, una campata centrale di 1.074 metri (la quarta del mondo), con un'autostrada a sei corsie e due marciapiedi laterali, 30.000 chilometri di cavi d'acciaio, 16.000 tonnellate di strutture metalliche.

Cose da turchi! diremmo, se non avvertissimo l'urgenza di cominciare a modificare il senso tradizionalmente attribuito a simile locuzione, e rammaricarci responsabilmente che queste cose da turchi non si siano fatte anche in Italia.

Ma la cosa allucinante, alla quale mi riferivo poco fa, è che il nostro paese non solo ha fornito il 70 per cento delle strutture metalliche, contribuendo alla realizzazione dell'opera in modo determinante attraverso la partecipazione di due società specializzate, la Badoni di Lecco e la CMF (Costruzioni Metalliche Finsider) del gruppo IRI, ma ha partecipato all'impresa anche dal lato finanziario, insieme alla Gran Bretagna, al Giappone, alla Germania Federale ed alla Francia.

Abbiamo cioè prestato denaro ai turchi perchè costruissero il loro ponte; non abbiamo denaro nè intendiamo chiederlo alla Comunità europea, che ce lo offre, per realizzare il nostro!

Mi pare che non ci sia altro da aggiungere! (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Arena. Ne ha facoltà.

**A R E N A .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, sono passati cento e più anni da quando, nel 1866, un ministro per i lavori pubblici dell'Italia appena unita, l'onorevole Jacini, commise incarico all'ingegner Cottrau di uno studio per un ponte sospeso sullo stretto di Messina.

Sono trascorsi 105 anni da quando l'ingegner Carlo Navone presentò, il 31 marzo 1870, per il conseguimento del diploma della scuola di applicazione per ingegneri laureati di Torino, uno studio relativo al progetto di massima di un « passaggio sottomarino attraverso lo stretto di Messina per unire in comunicazione continua il sistema stradale ferroviario siciliano alla rete della Penisola ». Il primo studio cioè sul problema è uno fra i più completi.

Nulla in concreto ne venne in un secolo da queste apprezzabili intuizioni e politiche e tecniche. Ma ciò può dirsi quanto meno spiegabile solo che ci si riporti alle dimensioni economiche dell'epoca, alle quali potevano considerarsi proporzionati e bastevoli i mezzi di collegamento istituiti tra le due sponde dello Stretto sul finire del secolo mediante il servizio dei *ferry-boats*.

Quello che viceversa non è spiegabile, quello che è veramente grave è che una legge dello Stato, solennemente promulgata il 17 dicembre 1971, sotto l'incalzare della realtà nuova, di un incessante e crescente traffico a cui i mezzi consueti più non sopperiscono nei tempi brevi che or si impongono, quel che è inammissibile è che una legge della Repubblica, emanata su iniziativa governativa nel concorso unanime di ogni raggruppamento politico, sia rimasta inattuata.

Suona persino risibile e derisoria in questo caso la consueta prescritta formula conclusiva e finale della legge per cui « è fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato ».

Nulla si è fatto dal dicembre 1971, nulla si è detto dal Governo per spiegare al Parlamento le ragioni che impedivano l'attuazione della legge o che ne consigliavano un rinvio.

E dire che è legge singolarmente improntata ad ottimismo: prevede, difatti, e regola nei suoi articoli, non pochi e non brevi, la costituzione e la vita di una società per azioni con lo scopo non soltanto di provvedere allo studio della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente ma anche, e in pari tempo, con il fine di progettazione dell'opera, della sua costruzione e persino dell'esercizio del collegamento. Si dava cioè già per scontato l'esito positivo dello studio sulle possibilità di realizzazione, quelle che ora si vogliono chiamare di « fattibilità ».

Ma la legge, pur così sicuramente ottimista, è rimasta lì, inattuata e inoperante.

Il vero è che essa è parsa ai più non altro che un biglietto alla Ninon de Lenclos rilasciato ai messinesi, ai siciliani tutti, ai reggini, alla vigilia di una competizione elettorale. Ciò è disanimante per le aspettative delle popolazioni interessate, è pregiudizievole per l'economia non soltanto isolana, ma è soprattutto grave, negativamente incidendo, per il prestigio del Parlamento e del Governo che ne promana. E non è a dire che, nel frattempo, si sia altrimenti provveduto dallo Stato alle occorrenze del collegamento tra Sicilia e Continente con la realizzazio-

ne, ad esempio, di nuove invasature anche fuori del porto di Messina e di quello di Villa San Giovanni per consentire, prevì i necessari lavori di adattamento dei rispettivi scali ferroviari, un più sollecito disbrigo delle operazioni di traghettaggio e possibilmente anche con navi più leggere e di minori dimensioni di quelle in servizio.

Nulla si è fatto e la legge è rimasta inapplicata.

Dobbiamo all'iniziativa del senatore Bonino e dei suoi colleghi, primi presentatori di una mozione in proposito, se questo dibattito ha oggi luogo. È doveroso darne atto. Ma forse neppure quella iniziativa sarebbe stata bastevole (tant'è che la mozione giaceva da due anni agli atti del Senato) se non fosse intervenuta il 12 dicembre scorso la risoluzione unanime del Parlamento europeo intesa a sollecitare Consiglio e Commissione delle Comunità europee ad un intervento comunitario per uno studio in merito al collegamento stabile tra Sicilia e Continente.

Onorevole Ministro, noi ci rendiamo ben conto delle difficoltà estreme, nella situazione di oggi, di un esborso di somme ingenti da parte del Tesoro. Si tratta di stanziare, per poi spenderli, migliaia di miliardi che non abbiamo. Ma oggi ci si offre dalla solidarietà dell'Europa comunitaria, nello sviluppo coerente della cosiddetta politica regionale, l'aiuto sino a ieri insperato. Non manchi il Governo di avanzare prontamente la prescritta richiesta di finanziamento. La esortazione, l'invito che viene da ogni parte non è fuori di luogo, dacchè esperienze non positive di colposa (o colpevole) negligenza abbiamo altre volte patito; e ne sanno qualcosa gli agricoltori italiani.

Ed ancora un invito aggiungo, che vuol sollecitare un impegno. Lo studio circa la possibilità di realizzazione del ponte o di altra opera stabile di collegamento, sia compiuto e definitivo. Non pretendo certo di suggerire o sottolineare gli aspetti da valutare per i problemi costruttivi. Vanno certo considerate le correnti marine dello Stretto, imponenti e vorticose per il travasamento di acque dal Tirreno allo Jonio; la natura e la consistenza dei terreni su cui poggiare le

fondazioni per l'ipotesi della soluzione ponte; la profondità dello Stretto, l'azione dei venti, i bradisismi e la forte sismicità della zona.

Sono considerazioni e valutazioni su problemi tutt'altro che facili, certo però non impossibili al giorno d'oggi. Uno studio severo e seriamente finalizzato — senza più oltre disperdere milioni e miliardi, come si è fatto sinora, con risultati più propagandistici che costruttivi — ci dirà, come noi speriamo, se può ormai porsi mano alla concreta realizzazione di un'opera di riconosciuto rilevante interesse nazionale ed oggi europeo.

Onorevole Ministro, noi questo fermamente auspiciamo; e, volutamente dimentichi della inerzia di ieri, attendiamo da lei l'impegno dell'alacrità di domani. (*Applausi dal centro-destra e dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Carollo. Ne ha facoltà.

C A R O L L O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, uno dei pericoli nei quali può cadere ogni parlamentare in dibattiti del genere è rappresentato dalla retorica. E credo sia arrivato il momento in cui sia preferibile affrontare senza emozione il problema per le dimensioni, per la natura, per il carattere che esso attualmente presenta.

In questo momento non c'è dubbio che il problema non è quello di chiedere al Governo — e io non lo chiedo — perchè non sia stato costruito il ponte. So bene che, allo stato degli atti, il Governo non avrebbe potuto costruire il ponte; e non avrebbe potuto costruirlo perchè in atto non si sa se il ponte sia tecnicamente realizzabile e finanziariamente giustificabile. Però il Parlamento non ha voluto abbandonare l'idea della realizzabilità del ponte o alla forza di inerzia delle discussioni comode o alla demagogia interessata delle varie circostanze.

Il Parlamento ha voluto mettere un punto e ha fatto una legge con la quale ha impegnato il Governo a dar luogo alla costituzione di un organismo che, fra le altre cose, ha preliminarmente un compito: accertare,

a mezzo di un definitivo studio, se il ponte possa essere o meno tecnicamente realizzabile. Ma la società non è stata costituita, quindi gli studi doverosi e preliminari non sono stati compiuti.

Perchè la società non è stata costituita? La legge, all'articolo 1, dice che la società dovrebbe essere costituita con la partecipazione di enti, di amministrazioni e di regioni. Il 51 per cento del capitale dovrebbe essere sottoscritto dall'IRI, o direttamente o indirettamente. Ed io chiedo per prima cosa: l'IRI lo ha deciso? Esistono deliberazioni dell'IRI in ordine all'impegno che per legge gli sarebbe derivato? In che modo il Governo ha stimolato l'IRI, non a mezzo soltanto di lettere che avessero solo il carattere di alibi formali, ma pretendendo un adempimento di natura sostanziale?

L'IRI non ha deciso; non risulta infatti che esista una deliberazione formale e perfetta.

L'altro 49 per cento dovrebbe essere costituito innanzitutto dalla partecipazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie. Chiedo: ha deliberato? Esiste un atto amministrativo delle Ferrovie in ordine a questo impegno per la quota-parte da determinarsi, ma certo da essere invocata come necessaria per la costituzione della quota complessiva del 49 per cento? Anche là non esiste alcuna decisione. E le altre amministrazioni ed enti pubblici cui si fa riferimento nella legge? Certo, l'individuazione delle amministrazioni degli enti pubblici più propriamente portate ad inserirsi nella società avrebbe dovuto essere compito non di una regione ma dello Stato, diremo più precisamente del Ministero dei lavori pubblici. Quali amministrazioni sono state stimolate dopo essere state individuate? Nessuna.

Solo dopo o almeno contestualmente si sarebbe potuto e si dovrebbe ancora chiedere alle regioni Sicilia e Calabria la determinazione delle loro quote, con le quali raggiungere, unitamente alle quote degli altri enti, il 49 per cento. Non mi risulta che la regione siciliana sia stata espressamente invitata a farlo, in rapporto a determinazioni formal-

mente acquisite da parte degli altri enti che sono qui indicati nella legge.

Non sarebbe perciò una sufficiente giustificazione invocare una presunta mancata determinazione di questa o di quella regione, quando nello stesso tempo non esistano le determinazioni degli altri enti, delle altre aziende che dipendono principalmente o esclusivamente dal volere orientativo, coordinatore e stimolante del Governo. Allora mi chiedo ancora una volta: Perchè la società non è stata fatta? Per indolenza di chi?

La società è necessaria perchè senza di essa non è possibile completare gli studi; a nessun altro organo per legge è consentito di completare gli studi geofisici e geotermici che sono stati pure avviati proprio per l'iniziativa della regione siciliana fin dal 1955, con finanziamenti concreti dell'ordine di 150 milioni di lire.

Certo, finchè la società non avrà accertato la realizzabilità tecnica del ponte, non si può evidentemente parlare del perchè il ponte non viene costruito. A questo punto credo che sia necessario che il tempo perduto sia riguadagnato, con la volontà però di operare, non lasciando alla sonnolenza degli scambi epistolari formali il compito di realizzare le cose. Il Parlamento, dichiarando per legge l'opera di « preminente interesse nazionale », cosa ha voluto dire? Quale dovere ha il cittadino nell'interpretazione di questa espressione: « preminente interesse nazionale »? Il cittadino pensa che se questa deve essere un'opera di preminente interesse nazionale vuol dire che Governo, Parlamento, amministrazioni, enti, aziende non potrebbero non interessarsi quotidianamente di un'opera del genere; altrimenti verrebbe a mancare o a pregiudicarsi l'interesse nazionale.

Ho avuto modo di ascoltare il collega Mazzei: mi è sembrato — o forse mi sbaglio — che non fosse eccessivamente entusiasta di recepire il giudizio, che pure è stato dato dal Parlamento, in ordine alla natura di preminente interesse nazionale connessa alla realizzazione del ponte. Mi pare che abbia voluto parlare di priorità di altro tipo di opere.

Certo, esiste il problema delle priorità; non si può non avere, da parte nostra, il senso delle proporzioni. Ma non possiamo negare che, pur nell'ordine delle cose prioritarie, la costruzione di un ponte che colleghi la Sicilia al Continente non è cosa da considerarsi nè all'ultimo nè al penultimo posto. Ci sono delle economie esterne che stimolano e garantiscono lo sviluppo economico non come fattore determinante, ma certo come fattore contribuente. E talune economie esterne derivano appunto dai vantaggi viari.

Quando giustamente sul finire del 1800 e via via negli anni successivi, vuoi per ragioni strategico-militari, vuoi in particolare per ragioni economiche, si cominciarono a fare le grandi vie verso l'arco alpino e attraverso l'arco alpino e negli anni successivi, dopo la seconda guerra mondiale, una catena fitta di strade e di autostrade ha coperto l'Italia da Roma in su, non c'è dubbio che implicitamente si è contribuito a rendere più solido e più sicuro lo sviluppo economico dell'Italia raccordata con il mercato continentale europeo. Ne è rimasta scollata l'Italia meridionale e ne è rimasta isolata, non solo geograficamente, la Sicilia: 5 milioni di abitanti, 300.000 disoccupati; un'economia agricola che è largamente condizionata dai trasporti, più di quanto non possa esserne condizionata un'economia basata sui manufatti industriali che non deperiscono se i giorni passano nel fermo delle stazioni, mentre deperiscono i nostri agrumi, i nostri ortaggi e tutto quanto rappresenta una delle voci preminenti dell'economia siciliana.

Senatore Mazzei, onorevoli colleghi, quando una infrastruttura di siffatto interesse economico viene realizzata, allora le altre cose, pur necessarie, finiscono con l'essere realizzate più sollecitamente. Io non so se sia l'acqua a sollecitare la costruzione del ponte o se sia il ponte a far sì che si moltiplichino gli sforzi per trovare l'acqua, per realizzare le bonifiche, per creare in sostanza le altre infrastrutture obiettive per lo sviluppo dell'economia dell'Isola. Sono fattori interconnessi: l'uno stimola l'altro. Ha ragione quindi il Parlamento quando dichiara il ponte di preminente interesse nazionale,

sempre che si possa tecnicamente fare e sempre in un contesto proporzionato ai bisogni generali del paese.

Oltretutto la stessa Comunità europea ha implicitamente, e forse anche esplicitamente, considerato di preminente interesse europeo la costruzione del ponte.

Ebbene, se le cose stanno così, perchè non trasformare in volontà operante ciò che è volontà legislativa? Perchè la legge non deve stimolare l'impegno degli uomini ovunque essi operino, con responsabilità ministeriali o amministrative?

Ecco, signor Presidente, onorevoli colleghi; ciò che al riguardo chiedo e che non ci sia da parte del Ministro una spiegazione secondo la legge del *ping pong*: la responsabilità non è mia, è di altri. Andate a cercare questa responsabilità in un paese in cui pare che ognuno non ne voglia avere, ma voglia avere invece il diritto di riversare sempre sugli altri le responsabilità, persino le proprie! Non continuiamo a fare così! Chiunque sia il responsabile, almeno fino ad oggi, quanto meno superi la difficoltà o l'indolenza o la conseguenza dell'indolenza precedente con un impegno reale, funzionale, operante. E credete pure che le regioni non si sottrarranno ai loro compiti, se lo Stato del ponte non ne farà un pretesto di diatribe e di contestazioni maliziose e furbastre, come non raramente è avvenuto. E chi vi parla ha delle esperienze di responsabilità di direzione regionale.

Con questi sentimenti andremo a votare mozioni e ordini del giorno senza voler fare dell'amarezza passata una ragione di ulteriore contestazione per il futuro, purchè il futuro non assomigli al passato: questo ci auguriamo fermamente. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Avverto che è stato presentato un ordine del giorno a firma dei senatori Santalco, Arnone e Peritore, che s'intende già illustrato dai proponenti che sono intervenuti nella discussione. Quest'ordine del giorno ovviamente assorbe la mozione presentata dal

senatore Bartolomei e da altri senatori (1 - 0053), quella presentata dal senatore Marotta e da altri senatori (1 - 0055) e quella presentata dal senatore Peritore e da altri senatori (1 - 0054). Si dia lettura dell'ordine del giorno.

F I L E T T I , *Segretario:*

Il Senato,

considerato che la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sul collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente, dichiarato « opera di prevalente interesse nazionale » è rimasta finora inoperante;

considerato che il Parlamento europeo, nella seduta del 12 dicembre 1974, ha approvato all'unanimità una risoluzione diretta al Consiglio ed alla Commissione delle Comunità europee perchè sia disposto un intervento comunitario per il collegamento stabile tra Sicilia e Continente, la cui prima fase operativa è quella del completamento degli studi di fattibilità;

considerato che condizione necessaria per ottenere l'intervento comunitario previsto dal Parlamento europeo è che il Governo ne faccia formale richiesta,

impegna il Governo:

1) a richiedere agli organi competenti delle Comunità europee il finanziamento per il completamento degli studi necessari, al fine di accertare le possibilità ed i tempi di attuazione di un collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente;

2) a dare attuazione alla precitata legge 17 dicembre 1971, n. 1158, procedendo, di conseguenza, alla costituzione degli organi della società ivi prevista che dovrà anche essere chiamata a collaborare con gli organi competenti delle Comunità europee per gli ulteriori adempimenti.

I. SANTALCO, ARNONE, PERITORE

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

\* B U C A L O S S I , *Ministro dei lavori pubblici.* Signor Presidente, signori senato-

ri, mi sta succedendo da che ho questo ufficio un fatto che desidero sottolineare e che pone, a mio avviso, un problema sul modo con il quale siamo abituati a legiferare. Ieri nella Commissione della Camera dei deputati era in discussione la questione del Belice; oggi qui è in discussione il ponte sullo stretto di Messina. Due o tre mesi fa vi fu la discussione sull'applicazione di una legge del Parlamento che regolava la sistemazione del personale dipendente dagli enti dell'edilizia sciolti, discussione che non ha trovato il concerto di due miei colleghi ministri e per la quale vi è una sentenza del tribunale amministrativo che dice che la legge era quella e così doveva essere applicata. Insomma vi è una serie di situazioni per le quali debbo ricondurre la discussione di questa sera al fatto specifico, ma sotto un'angolatura più ampia sotto questo rispetto. E non posso accogliere l'invito del senatore Carollo il quale mi chiamerebbe a non assegnare responsabilità a chi le ha.

C A R O L L O . Non ho detto questo.

B U C A L O S S I , *Ministro dei lavori pubblici.* Desidero subito fare una distinzione, prima di dare l'avvio al mio discorso, su quelle che sono le considerazioni di ordine generale che ho sentito stasera, alcune certamente molto profonde, come quelle del senatore Samonà e di altri senatori, sui problemi che riguardano il Meridione, in particolare la Sicilia, i quali non possono non trovare una larga solidarietà da parte di tutti coloro i quali hanno responsabilità operativa di carattere politico.

Desidero fare subito una distinzione prima di inoltrarmi in questo discorso e chiarire a me stesso che, ad esempio, l'IRI — se non mi sbaglio — è una società per azioni che ha piena ed assoluta autonomia, che ubbidisce alle leggi del codice civile per cui, a mio avviso, una legge non ha nessun carattere impositivo perchè deturperebbe, trasformerebbe questa istituzione rispetto ai compiti che essa ha. (*Interruzione del senatore Carollo*). Io non ho interrotto nessuno e desidero che mi sia consentito di proseguire il discorso. Desidero dire come nel le-

giferare bisogna tener conto di queste cose, altrimenti domani il Parlamento potrebbe dire all'IRI con legge di fare il monumento non so a chi. Non sono un avvocato, ma quando incappo in queste questioni desidero che siano valutate nella loro consistenza. Ebbene, l'IRI è una società per azioni, regolata dal codice civile, il quale appunto regola le società per azioni. Mi pare che questo sia un dato di fatto e credo che, se non si cambia il codice civile, evidentemente l'IRI non può che agire sotto il codice civile vigente.

Vi sono poi le aziende di Stato (ferrovie dello Stato, ANAS) la cui situazione giuridica è diversa e che, quindi, possono essere chiamate dalle leggi ad ottemperare ad alcune indicazioni che la legge ad esse rivolge.

Vi sono poi le regioni le quali rivendicano costantemente la loro autonomia, qualche volta anche non molto a proposito, e poi vi sono gli enti autarchici locali, territoriali o di altro tipo, i quali hanno la loro autonomia. Ed allora debbo chiarire agli onorevoli senatori qual è stato il comportamento degli organi responsabili nell'attuazione della legge. Debbo fare questa storia anche se non ho una diretta responsabilità in essa in quanto qui rispondo di questioni che risalgono ad un passato al quale non ho partecipato; questo però non mi esime dal guardare con attenzione la situazione, che è la seguente.

Le mozioni dei senatori Bonino, Peritore, Marotta e Bartolomei, nel rilevare che da parte delle amministrazioni interessate ancora non si è data attuazione al disposto dell'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, pongono in primo piano il problema della mancata costituzione della società cui dovranno essere affidati lo studio e la progettazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia e il Continente.

La costituzione della società per azioni con capitale misto, secondo il peculiare modello concepito dal legislatore, costituisce momento logicamente e cronologicamente antecedente a quello dell'affidamento dei

compiti di studio, progettazione e realizzazione cui si dà risalto nelle mozioni.

Al riguardo vanno considerate le gravi difficoltà connesse alla formazione di una società secondo la configurazione delineata nell'articolo 1 della legge.

Per tale società è prevista, nella misura del 51 per cento del capitale, la partecipazione azionaria diretta o indiretta dell'IRI. L'IRI è una società per azioni alla quale spetta di deliberare se accogliere questo invito del Parlamento — che non ha potere impositivo — partecipando a questa società.

Il restante 49 per cento del capitale sociale dovrà essere sottoscritto, sempre a norma dell'articolo 1 della legge, dall'Azienda delle ferrovie dello Stato, dall'ANAS, dalle regioni Sicilia e Calabria, da amministrazioni ed enti pubblici.

Le aziende di Stato delle ferrovie e dell'ANAS sono state, pertanto, autorizzate, in virtù dell'articolo 9 della legge, ad assumere la partecipazione azionaria nella costituenda società. L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha già provveduto ad accantonare in bilancio lo stanziamento di due miliardi e mezzo, utilizzando la quota di spesa prevista dall'articolo 8 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089. Ecco, quindi, che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, sulla quale il Governo aveva potere, ha assolto il suo compito.

Da parte sua anche l'ANAS, in adempimento del citato articolo 9 e a seguito del relativo decreto di stanziamento da parte del Ministero del tesoro, ha provveduto ad inserire in bilancio per l'esercizio finanziario 1974 la somma di 2 miliardi e mezzo corrispondente alla propria quota di partecipazione al capitale sociale. Queste erano le spettanze del Governo. Francamente nessuno degli intervenuti ha portato argomenti che mi dicano come è possibile che una legge imponga ad una società per azioni una scelta che è nella sua potestà di fare.

S A N T A L C O . L'hanno fatto con la Finmare, signor Ministro. In questi giorni abbiamo fatto la legge sulla Finmare. Che cosa ci stanno a fare le partecipazioni statali, onorevole Ministro?



BUCALOSS I, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho detto che la legge sulla Finmare è fatta bene o male, sto affermando che mi si deve dire...

SANTALCO. La legge, che è stata approvata dal Parlamento all'unanimità, è stata presentata dal Governo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vorrei pregarvi di non interrompere lo onorevole Ministro.

BUCALOSS I, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero chiarire gli adempimenti del Governo. Per quanto riguarda la legge bisogna vedere come è stata discussa, se sono stati apportati degli emendamenti e via dicendo.

CAROLLO. Vorrei soltanto un chiarimento: l'azionista dell'IRI chi è?

SANTALCO. Lo Stato!

BUCALOSS I, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo non ha importanza. Non è possibile che una società per azioni demandi al Parlamento le valutazioni delle sue partecipazioni. (*Interruzione del senatore Bonino*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non è ammissibile continuare a interrompere.

BUCALOSS I, *Ministro dei lavori pubblici*. A mio avviso, questo modo di procedere vorrebbe dire che l'IRI è messo alla mercè di valutazioni di carattere politico e non di sano investimento industriale, come sarebbe nelle sue funzioni. Qui bisogna fare una scelta, perchè si fa presto a distruggere l'IRI. La funzione dell'IRI è di fare investimenti che non sono carichi di intenzioni politiche, ma che rispondono ad esigenze economiche per lo sviluppo del paese.

CAROLLO. Lo faremo partecipare alle autostrade del Nord!

BUCALOSS I, *Ministro dei lavori pubblici*. Questa è la posizione che intendo sostenere come mia personale e che ritengo coerente ad un modo serio di condurre le cose di questo paese già abbastanza disasttrato.

Circa le due aziende di Stato ho già dato la dimostrazione come presso di esse sia stato fatto tutto quello che doveva essere fatto e come queste due aziende, alle quali fornisce i mezzi il Tesoro con le sue impostazioni di bilancio, abbiano assolto i loro compiti.

Da quanto sopra emerge che gli adempimenti di legge connessi alla partecipazione azionaria delle aziende di Stato sono stati assolti mediante l'accantonamento nei rispettivi bilanci delle somme stanziare dalla legge n. 1158.

Restano però irrisolti ancora alcuni problemi, la soluzione dei quali è pregiudiziale alla costituzione della società concessionaria. Intanto, prima di entrare nel merito delle difficoltà relative alla costituzione della società concessionaria, appare opportuno ricordare l'attività di studio dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, preordinata alla realizzazione del collegamento. Della somma di 700 milioni prevista dalla legge 28 marzo 1968, n. 384, 116 milioni sono stati impiegati nell'attuazione del concorso di idee o di progetti di massima, indetto dall'azienda ai sensi dell'articolo 1 della predetta legge, al quale hanno partecipato importanti imprese ed esperti progettisti di fama internazionale. In tale occasione sono stati elargiti 6 primi premi di lire 15 milioni ognuno e 6 secondi premi di lire 3 milioni ognuno.

Per quanto concerne le ricerche di carattere sperimentale e pratico per assumere dati tecnici sulle condizioni ambientali e fisiche dello stretto di Messina, l'azienda ha impegnato la somma residua, portando a termine le seguenti ricerche: rilievo geodetico eseguito a cura dell'Istituto geofisico militare e degli uffici locali dell'ANAS; ricerca per l'acquisizione di dati generali sulle maree, effettuata a cura dell'Istituto idrografico della marina; rilievo gravimetrico sullo Stretto, eseguito a cura dell'Osservatorio geofisico di Trieste.

È tuttora in corso, a cura del predetto Osservatorio geofisico di Trieste, la raccolta di dati oceanografici relativi alle correnti sottomarine. Con il completamento della suddetta raccolta di dati oceanografici, si prevede che la disponibilità residua dello stanziamento di cui alla citata legge 28 marzo 1968, n. 384, non consentirà all'azienda di intraprendere ulteriori studi e ricerche di valore basilare per l'eventuale fattibilità del collegamento in oggetto.

A tal uopo l'ANAS ha già provveduto a segnalare la necessità di adempiere quanto disposto dalla legge 17 febbraio 1971, n. 1158, con la quale si stabilisce che la successiva attività per l'acquisizione di dati relativi alla soluzione del problema in argomento — che si prevedono ancora notevoli e impegnativi — dovrà passare alle competenze di un ente a partecipazione mista.

In ordine all'attuazione del disposto del terzo comma dell'articolo 1 della legge, che demanda al Ministro dei lavori pubblici ed a quello dei trasporti, nella forma del concerto con gli altri Ministri indicati, sentito il CIPE, l'approvazione della concessione e della convenzione relativa, è opportuno ricordare che l'inadempimento che si imputa ai Ministeri maggiormente interessati (quello dei lavori pubblici e quello dei trasporti) è conseguenza della mancata definizione della partecipazione di minoranza.

Credo che, se vogliamo fare qualcosa di costruttivo, il compito degli onorevoli senatori sia quello di tentare di uscire da una situazione che altrimenti non presenta vie di uscita. Il Parlamento cioè può benissimo rivolgere un invito alle due regioni interessate, agli enti...

SANTALCO. Il Parlamento può rivolgere un invito?

BUCALOSSÌ, *Ministro dei lavori pubblici*. Certamente.

CAROLLO. Semmai una preghiera.

BUCALOSSÌ, *Ministro dei lavori pubblici*. Il capoverso del citato articolo prevede che il restante 49 per cento del capi-

tale sociale sarà sottoscritto, oltre che dalle aziende di Stato, dalle regioni interessate, da amministrazioni ed enti pubblici nell'ampia e generica eccezione formulata dalla legge.

Definire tale partecipazione di minoranza costituisce un problema la cui soluzione non può essere affidata agli organi ministeriali incaricati degli adempimenti di legge.

Infatti l'individuazione delle altre amministrazioni e degli enti pubblici interessati e la determinazione della rispettiva quota sociale costituiscono operazioni comportanti scelte che valicano la discrezionalità amministrativa.

Pertanto si ritiene che meglio possa il legislatore, nella visione degli interessi generali, attendere a questa operazione nonchè ad eventuali iniziative della CEE.

Infatti, in data 12 dicembre 1974 il Parlamento europeo ha approvato all'unanimità una risoluzione con la quale viene auspicato l'intervento della CEE per la realizzazione, insieme ad altre opere del genere nel Nord Europa, di un collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, in considerazione dell'interesse che l'intera Comunità europea annette ad esse.

Tale determinazione si inquadra nella decisione adottata dai Capi di Stato e di governo della CEE, nella riunione tenutasi a Parigi il 10 dicembre 1974, di dare avvio ad un fondo europeo di sviluppo regionale a partire dal 1° gennaio 1975, destinato a correggere i principali squilibri regionali esistenti negli Stati della Comunità europea.

In questa prospettiva dovrà essere valutata anche la posizione dei due enti regionali le cui determinazioni, pur essendo espressioni di autonomia, dovranno essere armonizzate con quelle dell'autorità statale, al fine di giungere ad una equilibrata partecipazione di minoranza.

L'intervento legislativo che si richiede è richiamato nella stessa legge n. 1158, che all'articolo 4 prevede l'emanazione di una ulteriore legge che stabilisca l'eventuale contributo a carico dello Stato da corrispondere alla società concessionaria sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima.

La stessa emananda 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.

Viene così in luce l'altro problema, quello della raccolta di ingenti mezzi finanziari di cui dotare la società. Nè vanno sottaciute le difficoltà collegate alla partecipazione azionaria di quei soci di minoranza che la legge determina genericamente « amministrazioni ed enti pubblici ».

Nella particolare grave congiuntura economica ed in un quadro di dissesto finanziario in gran parte degli enti pubblici, comunque si voglia configurarli (le difficoltà investono, infatti, sia gli enti locali sia quelli cosiddetti istituzionali), non è difficile immaginare quali conseguenze potrebbe comportare un ulteriore aggravamento del bilancio dello Stato, ove si dotassero gli enti e le amministrazioni pubbliche dei necessari mezzi finanziari per assumere la partecipazione azionaria nella costituenda società.

Pertanto, nella successiva emananda legge dovrà essere affrontato anche questo problema, tenendo conto delle indicazioni che l'evolversi della situazione economica suggerirà al Governo, il quale dovrà adottare iniziative adeguate al fine di rendere realizzabile il collegamento fra la Sicilia ed il Continente.

Va ricordato che il problema deve essere valutato con ponderazione e con lo sguardo rivolto all'attuale grave situazione, tenendo altresì presente che la società concessionaria, oltre che gravosi compiti di progettazione e costruzione, ha anche rilevanti compiti di studio.

Pertanto, è necessario che essa nasca non solo con una solida base finanziaria, ma anche con un bagaglio di conoscenze tecnico-scientifiche tale da consentirle di giungere alla migliore delle scelte progettuali, traendo beneficio dagli studi già compiuti dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato a seguito della legge 28 marzo 1968, n. 384, e da ulteriori studi che la società stessa nelle proprie valutazioni tecnico-economiche riterrà necessario condurre.

Nella situazione così delineata può trovare giustificazione l'inadempienza che nelle mozioni si imputa alle amministrazioni interessate ed in particolare a quelle dei lavori pubblici e dei trasporti.

Dalle considerazioni svolte risulta, infatti, la pregiudizialità della soluzione dei problemi dinanzi segnalati, prima di porre mano alla costituzione della società.

Si è anche auspicato il ricorso al legislatore, d'altronde già previsto nella legge numero 1158, non ritenendosi che possa rientrare nella discrezionalità dell'autorità amministrativa la soluzione dei problemi stessi.

Sulla scorta di tale ulteriore strumento operativo ed in presenza di un quadro economico che offra migliori garanzie per il reperimento dei necessari ingenti mezzi finanziari potranno essere interamente soddisfatti gli adempimenti richiesti dalla legge numero 1158 e si potrà avviare la soluzione di tutti quei ponderosi problemi connessi alla realizzazione del collegamento stabile fra la Sicilia ed il continente.

Questo auspicio trova sostegno nella notizia ufficiale che il Parlamento europeo nella seduta del 12 dicembre 1974, come ricordato nella mozione del senatore Bartolomei, ha approvato una risoluzione per il finanziamento comunitario del collegamento stabile.

E senza dubbio un'occasione da cogliere ed in tal senso il Governo si impegna ad assumere tutte le iniziative necessarie perchè la risoluzione del Parlamento europeo, espressione di viva sensibilità per i problemi del nostro paese, riceva concreta attuazione.

Credo con questo di aver risposto ampiamente ai problemi posti dalle mozioni. Desidero sottolineare ancora una volta che se noi vogliamo risolvere questo problema è necessario trovare lo strumento adatto. Sono convinto che un invito rivolto all'IRI o alle regioni calabre e siciliane non sia il mezzo per risolvere il problema. Se il Senato ritiene che questa sia la strada, la indichi. Devo però osservare che questa strada dovrebbe essere corretta con uno strumento legislativo il quale tenga conto di tutte le possibili reazioni. Nella mia responsabilità

ho avuto modo di valutare tutte le ragioni che ci vengono esposte dalle regioni ogniqualvolta si scrive ad esse una lettera. Il problema non riguarda solo le regioni ma anche i comuni (ed io potrei portare l'esempio del mio comune, Milano).

Dico questo per spiegare che non c'è nessuna intenzione di non recepire quanto — devo dire giustamente — è stato sollevato dalle varie mozioni; però per risolvere il problema occorre una scelta su indicazioni precise. Non ho nessuna difficoltà ad accettare un ordine del giorno che inviti il Governo a costituire la società, però la mia impressione è che questa strada — salvo alcuni inviti che dirameremo — non porti alla soluzione del problema.

B O N I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N I N O . Onorevole Presidente, ritiro la mozione da me presentata insieme ad altri senatori del mio Gruppo (1-0017) e ripiego sull'ordine del giorno presentato dalla maggioranza, sperando che, trattandosi di un problema essenzialmente tecnico e sociale, non si facciano eccezioni a che si aggiunga, alle altrui firme, la mia, molto più modesta.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora alla votazione dell'ordine del giorno presentato dai senatori Santalco, Arnone e Peritore.

M U R M U R A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M U R M U R A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, il Gruppo della democrazia cristiana vota *toto corde* l'ordine del giorno che è stato presentato dai colleghi Santalco, Arnone e Peritore. Lo vota perchè, attraverso di esso, si ribadisce la validità di un impegno assunto dal Parla-

mento e condiviso dal Governo con la legge n. 1158 del 1971. Con questo voto, infatti, si conferma la volontà politica del Parlamento italiano, cui il Governo non può non dare ossequio ed attuazione, per la soluzione del primo tempo del problema del ponte sullo Stretto, mediante la costituzione di quella società che la legge del 1971 prevede ed alla quale siamo certi che le regioni ed i ministeri, anche per espressa dichiarazione dell'onorevole Bucalossi, daranno attuazione. Sono convinto che il Governo, attraverso la forza delle partecipazioni statali, eserciterà la sua funzione di guida, di stimolo, di propulsione anche nei confronti dell'IRI, così come di tutte le altre aziende a partecipazione statale, che dovranno necessariamente intervenire.

Si è da alcuni — e non inopportunitamente — criticata qualche fantasiosa leggerezza di altri enti a partecipazione statale, ribadendosi l'esigenza prioritaria di rispetto delle linee politiche generali dettate dal Governo sulla scorta delle iniziative, delle decisioni, dei voti del Parlamento. Non vediamo perchè l'IRI, che è già validamente impegnato in forza di una volontà politica a realizzare, ad esempio, il quinto centro siderurgico o metallurgico in Calabria, dovrebbe poi non osservare le indicazioni politiche del Governo per avviare a soluzione un problema, quello del ponte sullo Stretto, sul quale ha richiamato la sua attenzione, ha sollecitato il nostro impegno anche la Comunità economica europea. Sarebbe proprio uno strano paese quello in cui neanche le sollecitazioni, i favori, i prestiti, gli aiuti finanziari provenienti da una comunità più vasta venissero rifiutati per indolenza, per mancanza di volontà, per mancanza di fantasia...

C A R O L L O . Per dichiarazione di impotenza!

M U R M U R A . ... o per dichiarazione di impotenza, come mi suggerisce molto opportunamente il collega, senatore Carollo, da parte del Governo. Siamo convinti che questo Governo, che è espressione di una concorde volontà politica di 4 partiti, non

potrà non tener conto e non potrà non realizzare con sollecitudine quella società cui è commesso questo incarico; e con questa specifica determinazione e a questa specifica condizione è dato il voto del Gruppo della democrazia cristiana, non solo invitando, ma impegnando il Governo a tradurre in concreto quella che è stata la volontà del Parlamento nel 1971, quella che rimane la volontà del Parlamento nel marzo 1975. Il Parlamento non intende, in questa come in altra occasione, vedere la sua volontà disattesa, vedere istituzionalizzata quella tecnica del rinvio che ha tanta parte nelle carenze, nelle inefficienze, nelle insufficienze della pubblica amministrazione del nostro paese; anche perchè siamo perfettamente convinti che molte volte si confondono gli aspetti finanziari dei problemi con gli aspetti economici. Sappiamo invece, anche perchè viviamo in Calabria e ne conosciamo molto bene problemi ed esigenze, quanti sacrifici finanziari debba il contribuente, debba l'erario sopportare per le carenze dei trasporti tra la Sicilia e la Calabria, che non sono solo trasporti delle produzioni agricole, ma anche di passeggeri, di cittadini, inficiando tante iniziative e contrastando un movimento di sviluppo e di potenziamento del Sud, e quindi dell'intero paese, che è in atto in quelle contrade per merito, sì, del Governo ma per iniziativa delle forze politiche che questo e i precedenti Governi hanno sostenuto.

Con queste dichiarazioni, con queste condizioni, con questo specifico invito, con questo impegno, il Gruppo della democrazia cristiana dà il suo voto all'ordine del giorno presentato e fa presente attraverso di me al Governo che desidera essere informato degli adempimenti che il Governo darà a questo impegno e a questo ordine del giorno, perchè il Gruppo della democrazia cristiana non intende che questo problema navighi ancora tra le nuvole, tra le indecisioni e non venga risolto, mentre è sua volontà che sia risolto. (*Applausi dal centro*).

M A Z Z E I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A Z Z E I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, a me spiace ribadire una posizione che ho già avuto modo, sia pure brevemente, poco fa, di illustrare come posizione negativa rispetto a questo modo di porre il problema.

Senza tornare sul merito, debbo pur dire che per risolvere certi problemi, evidenziati dai colleghi che conosco ed apprezzo (ai quali sono legato da un rapporto di stima e di affetto per il loro impegno di parlamentari in favore dello sviluppo delle nostre regioni dell'estremo Mezzogiorno d'Italia), questo è lo strumento sbagliato. Questo lo devo ribadire, ma devo anche dire che questo ordine del giorno mi sa tanto di un'ulteriore fuga in avanti, come è in effetti il ponte sullo Stretto rispetto agli autentici problemi di sviluppo che le nostre regioni calabrese e siciliana hanno.

Perchè dico questo? L'onorevole Ministro — al quale peraltro non si può certo imputare una responsabilità specifica, anche se giustamente egli si è assunto le responsabilità per la continuità dell'ufficio — mi pare che abbia chiaramente ribadito che, per quanto attiene agli organi di dipendenza gerarchica, starei per dire, che sono comunque nell'organizzazione dell'amministrazione statale, essi hanno dato, come dovevano, esecuzione, per la loro parte, alla legge. Mi pare che l'onorevole Ministro si sia sforzato di far rilevare l'inadeguatezza dello strumento legislativo. Ebbene, onorevoli colleghi, non è la prima volta, diciamocelo pure, che uno strumento legislativo, nel momento in cui si vuole portare in attuazione, mostra la sua inadeguatezza e manifesta quindi la necessità di essere integrato in vista del raggiungimento di certi obiettivi (nel caso particolare non sono gli obiettivi che io non voglio raggiungere, ma è lo strumento che considero dispersivo rispetto a quegli obiettivi). Si prenda atto di questa inadeguatezza; ed è inutile che si impegni il Governo. Evidentemente non lo si impegna perchè non ha nessuno strumento; a meno che non vogliamo arrivare a delle contestazioni...

C A R O L L O . Quale autorità è indicata allora a prendere atto...?

P R E S I D E N T E . Senatore Carollo, la prego di non interrompere.

C A R O L L O . Volevo soltanto un chiarimento di carattere giuridico, signor Presidente. Il senatore Mazzei è anche avvocato dello Stato.

P R E S I D E N T E . Ma qui non è in veste di avvocato dello Stato. Continui, senatore Mazzei.

M A Z Z E I . Anche senza dare una risposta specifica, posso rispondere a questi quesiti di ordine giuridico. Possiamo anche partire dall'idea che la legge sia perfetta. Io so che il senatore Carollo, anzi tutti gli onorevoli colleghi che sono qui hanno maggiore esperienza politica e parlamentare della mia e sanno benissimo che non è certo questa la prima volta che si può riscontrare un'inadeguatezza dello strumento legislativo. Tanto è vero che vi sono decine, per non dire centinaia o migliaia di provvedimenti legislativi che recano integrazioni e modifiche ad altri. Questo perchè l'esperienza fa verificare certe inadeguatezze. Ora, se non ho capito male, è questa la tesi che l'onorevole Ministro a nome del Governo ha portato avanti dicendo: non manca il Governo (e questo mi dispiace per la tesi che io sostengo) nel dare attuazione a questa legge, è che con questa legge non riusciamo a dare completa attuazione sia pure a quella prima parte che riguarda la formazione della società concessionaria.

S A N T A L C O . Ne presenti un'altra.

M A Z Z E I . Abbiamo tutti, vivaddio, la facoltà di iniziativa legislativa...

S A N T A L C O . Siccome la prima l'ha presentata il Governo, se c'è da fare qualche modifica, può presentare anche la seconda.

M A Z Z E I . Sarà scelta del Governo se vuole presentarla o meno. In sede di di-

battito sulle mozioni questa era la posizione del Governo.

Io devo ribadire che questo ordine del giorno — e insisto — è assolutamente vano rispetto a quegli obiettivi che proprio voi volete raggiungere: sia chiaro. E questo è un motivo aggiuntivo che mi fa dire di no e mi fa dissociare la mia posizione, che peraltro è dissociata nel merito per un altro tipo di valutazione.

Quella ricchezza della Sicilia di cui parlava l'autorevole collega Carollo, che è fatta soprattutto di prodotti agricoli da far giungere sui mercati del Continente, certo non con il ponte fra dieci anni vedrà risolti i suoi problemi; li potrebbe veder risolti molto prima e molto più efficacemente se si facessero altre invasature e si attrezzassero altri punti della costa calabra e della costa siciliana.

B O N I N O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N I N O . Onorevoli colleghi, voto l'ordine del giorno che ha presentato la maggioranza; però intendo differenziarmi sulle motivazioni. Lo voto perchè tutti gli oratori sono stati unanimi nel richiedere al Governo la piena applicazione della legge 17 dicembre 1971 e soprattutto perchè hanno di fatto messo in stato di accusa tutti i Governi precedenti a questo — dobbiamo dirlo per onestà — nello stesso tempo imponendo a questo Governo di uscire finalmente da quell'equivoco nel quale siamo rimasti da tre anni in base alla legge e da dieci anni in base alle famose assicurazioni dateci da uomini responsabili anche in sede comiziale a Messina. Lo voto solo perchè, ripeto, rappresenta un'accusa per il passato e un invito al Governo ad uscire da questa situazione che è stata, lo ribadisco, fino ad oggi equivoca.

M A R O T T A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R O T T A . Il Gruppo socialista vota a favore dell'ordine del giorno.

P I S C I T E L L O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I S C I T E L L O . Prendo la parola per dichiarare l'astensione del Gruppo comunista sull'ordine del giorno, perchè nella posizione espressa da quella parte della maggioranza che ha presentato l'ordine del giorno e in quella complessiva dell'intera maggioranza rileviamo elementi gravi di confusione, di incertezza e anche di equivoco.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'ordine del giorno presentato dai senatori Santalco, Arnone e Peritore.

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

**È approvato.**

#### Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

F I L E T T I , Segretario:

TEDESCHI Franco, PERITORE, CIRIELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici ed al Ministro senza portafoglio per le regioni.* — Per conoscere qual è il programma che il Governo ha predisposto o intende predisporre per favorire il rilancio della produzione ed i relativi piani di spesa.

Più specificamente, gli interpellanti chiedono di conoscere:

se l'articolazione della spesa di 1.000 miliardi di lire, prevista dalla variazione al bi-

lancio dello Stato, sia dettata dall'inderogabile necessità di operare selettivamente in alcuni settori strategici, ai fini del rilancio dell'economia, e se a tale selezione abbia presieduto il criterio del mantenimento dei livelli di occupazione, anche in vista dei rientri nel Sud di manodopera disoccupata dal Centro-Europa;

in che forma il Governo intenda coordinare la propria politica d'intervento nel Mezzogiorno con la politica regionale della CEE e, in generale, secondo quali direttive ritenga di poter influire sugli indirizzi di tale politica comunitaria;

se il Governo non ritenga che, ai fini di un'immediata ripresa produttiva, in concorso con gli altri interventi, sia essenziale che alla riduzione molto consistente dei tassi bancari passivi debba corrispondere l'immediata, proporzionale riduzione dei tassi attivi;

se gli interventi nel campo dell'energia riflettano una politica energetica organica, che valorizzi la predisposizione di fonti alternative, superando, nel rispetto dei principi di salvaguardia dell'ambiente, i vincoli di natura locale e territoriale;

se sussistano le condizioni per un ribasso dei costi dei prodotti petroliferi, ed in particolare del gasolio;

se nei provvedimenti di emergenza si intenda affrontare, sia pure in una prima fase, la rivalorizzazione dei settori agricolo e zootecnico, soprattutto attraverso l'immediata espansione del credito agrario;

se la politica dei trasporti che il Governo intende perseguire sia ispirata ad una decisa espansione del servizio pubblico, quale alternativa privilegiata allo sviluppo della motorizzazione privata, sul piano dell'incremento sia dei mezzi di trasporto che delle strutture organizzative;

se, tenuto conto che la ripresa dell'edilizia rappresenta il volano nel rilancio dell'economia, si intenda con assoluta immediatezza predisporre piani di costruzione che tendano alle realizzazioni nel brevissimo termine;

se, preso atto che il Paese si trova di fronte a scelte obiettivamente difficili, il Governo abbia elementi di giudizio sulla probabile evoluzione dell'economia italiana nel bre-

ve periodo, tali da consentire una precisa scelta tra investimenti ad alta intensità di capitale o ad alto tasso di occupazione, poiché i due indirizzi sono chiaramente conflittuali tra loro.

(2 - 0397)

CAROLLO, DE VITO, SALERNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quale carattere debba avere, a giudizio del Governo, l'azione tendente all'assestamento dell'economia italiana in un quadro di sviluppo che, per essere reale, non può essere settoriale, ma deve essere armonico e globale.

Constatato che la fiducia nella nostra moneta è stata riacquistata in campo internazionale, ma che essa deve essere tuttora consolidata a mezzo di una maggiore dilatazione della nostra produzione, di un maggiore equilibrio fra produttività, costi e prezzi, di un conseguente maggiore flusso delle esportazioni in volume ed in valore, di una responsabile diminuzione dei consumi di lusso largamente alimentati dalle importazioni, si chiede quali provvedimenti siano considerati necessari per la realizzazione del fondamentale equilibrio dei fattori dell'economia e, in particolare, quali provvedimenti di economia reale e non di esclusiva economia monetaria o di disgregati impegni settoriali, che in concreto e generalmente risultano velleitari, siano ritenuti essenziali dal Governo.

(2 - 0398)

#### Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FILETTI, Segretario:

ROSSI Dante. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro*

*e della previdenza sociale.* — Da 8 mesi le maestranze della SACFEM di Arezzo (gruppo « Bastogi ») sono in lotta per il rispetto di accordi sindacali, per la sospensione di 250 fra operai ed impiegati e per il completamento strutturale dello stabilimento.

I Ministri competenti saranno a conoscenza del fatto che nel 1967, in seguito al totale licenziamento delle maestranze, si ebbe una poderosa ed unitaria protesta dell'intera città, a seguito della quale si arrivò alla requisizione dell'azienda da parte del sindacato ed alla presa in possesso della stessa da parte degli operai.

Tale nuova realtà portò sollecitamente ad una positiva intesa fra « Bastogi », Governo, sindacati e Amministrazione locale su tutte le questioni controverse. In pratica, contemporaneamente alla corretta liberazione di alcune aree urbanistiche, fu costruito il nuovo stabilimento e venne predisposto un piano produttivo capace di assorbire 300 nuove unità lavorative, previ corsi di qualificazione organizzati dalla Regione Toscana.

A distanza di 5 anni da quell'intesa, la « Bastogi » non ha completato lo stabilimento, non ha assunto i 300 lavoratori con acquisito titolo di qualificazione, ha sospeso 250 dei vecchi operai, minaccia la chiusura totale e ricatta il Governo per ottenere altri 12 miliardi di lire di credito agevolato.

Di fronte a tale inaudito comportamento, che ha tutte le caratteristiche del ricatto e della minaccia, l'interrogante chiede ai Ministri competenti quali decisioni concrete intendano adottare nei confronti della « Bastogi » e quale azione concreta vogliano condurre per riportare a normalità una così paradossale situazione, nell'interesse degli operai, della città di Arezzo e dell'economia nazionale.

(3 - 1570)

#### Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PINNA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che numerose volte le aule giudiziarie di Oristano hanno dovuto ospitare centinaia di pescatori di Cabras, colpevoli, se-



condo antiche sopravvivenze feudali, di aver esercitato la pesca « abusiva » nello stagno omonimo;

considerato che, se fossero irrogate le pene per le quali sono stati più volte incriminati, essi dovrebbero scontare migliaia di anni di detenzione carceraria;

rilevato che lo scorso mese di febbraio 1975 altri 4 pescatori sono stati condannati a 10 mesi e 20 giorni e che qualcuno di loro deve scontare l'intera pena detentiva;

accertato che, nonostante la recente sentenza della Corte di cassazione, che dichiara pubbliche quelle acque, i pescatori vengono costantemente perseguitati, e ciò in contrasto aperto con la legge 2 marzo 1956, n. 39, che « abolisce tutti i diritti perpetui esclusivi di pesca, ancorchè di pertinenza del demanio marittimo, a qualunque titolo essi siano detenuti »;

preso atto che, infine, l'azione persecutoria è continuata con il sequestro di ingenti quantitativi di attrezzi (reti, matavelli, bertivelli, eccetera), con grave danno per quella comunità di pescatori,

si chiede un intervento da parte del Ministro interrogato per accertare gli illeciti lamentati, disponendo, in pari tempo, per l'indennizzo dei danni subiti dai pescatori ed impartendo direttive adeguate per il libero esercizio della pesca

(4 - 4095)

PINNA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se sia a conoscenza delle notizie riportate da quotidiani sardi secondo le quali l'unica fontana pubblica esistente nel comune di Tramatzia, in provincia di Oristano, risulta fortemente inquinata;

se, nella considerazione che l'interrogante ha rivolto al Ministero altre segnalazioni aventi analogo oggetto, non ritenga urgente disporre un sopralluogo e provvedere perchè la salute di quella popolazione non corra ulteriori pericoli

(4 - 4096)

PAZIENZA, NENCIONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se siano a

conoscenza della paralisi che si è venuta a determinare nel campo dell'attività giudiziaria per effetto dello sciopero degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti, che perdura dal 27 gennaio 1975, e dello « sciopero bianco » dei magistrati a datare dal 1° marzo 1975. È annunciata, inoltre, un'agitazione dei cancellieri per il 6 marzo (ed è un'agitazione giustificata dallo stato di dissesto in cui si trova la giustizia).

Anche gli avvocati d'Italia, messi nell'impossibilità di esercitare la loro professione, stanno traendo amare conseguenze dall'arresto forzato dell'attività giudiziaria, mentre i cittadini, ormai nella completa incertezza del diritto, assistono al progressivo scadimento delle istituzioni ed alla mortificazione delle aspirazioni alla giustizia che sono alla base di qualsiasi civile società.

Gli interroganti dagli ambienti giudiziari raccolgono una domanda che rimbalza sui cittadini e, vedendo via via accrescere la propria carica profondamente umana, la fanno propria: « Il Governo cosa fa? ».

Sono stati affrontati i problemi cui hanno accennato gli interroganti, oppure il Governo è rimasto insensibile — come sembra — alle esigenze prospettate e segue la situazione senza alcuna iniziativa di coordinamento, senza assumersi le sue responsabilità, in definitiva senza la volontà politica di mettere la giustizia in condizione di continuare il suo cammino?

(4 - 4097)

ENDRICH. — *Al Ministro della sanità.* — (Già 3 - 1393).

(4 - 4098)

FERRALASCO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — (Già 3 - 1449).

(4 - 4099)

AVERARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

1) se gli orientamenti espressi dal Ministro del bilancio e della programmazione economica nelle interviste rilasciate in questi giorni a due organi di stampa, che hanno riproposto in termini concreti il problema

della definizione di un nuovo assetto azionario della « Montedison » — dopo le note vicende che hanno interessato il sindacato azionario della società — definizione che comporterebbe l'esclusione delle due fiduciarie NICO-FICO ed « Euroamerica » (di cui risulterebbe accertata l'appartenenza al gruppo SIR) e l'attribuzione al presidente della società della presidenza del sindacato azionario, corrispondano esattamente alle posizioni del Governo;

2) se, vista la rilevanza delle proposte contenute in tali dichiarazioni ed alla luce del peso che il gruppo « Montedison » ha nel settore chimico e quindi nell'industria nazionale, il Governo non intenda precisare ed illustrare ufficialmente in Parlamento le soluzioni prospettate dal Ministro del bilancio e della programmazione economica, senza ulteriori ingiustificabili indugi e, comunque, prima delle ferie di Pasqua.

(4 - 4100)

BARBARO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere le ragioni dell'enorme ritardo con cui procedono i lavori di costruzione della diga Capacciotti, in agro di Cerignola (Foggia), lavori finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno e destinati alla realizzazione di una opera che dovrà servire ad irrigare la piana sud del Tavoliere dauno.

I lavori in questione, che avrebbero dovuto concludersi nel giro di un quinquennio e che vengono effettuati sotto il controllo del Consorzio di bonifica di Capitanata, vanno avanti a singhiozzo per ragioni che nessuno sa o vuole dire. A rendere più grave la situazione contribuisce la mancata programmazione della rete di canalizzazione necessaria a distribuire l'acqua nelle zone da irrigare, per cui non è difficile prevedere che, allo spreco di tempo e di denaro già lamentato fino ad ora relativamente all'invaso principale (si parla di 8 miliardi di lire già impiegati), si aggiungeranno gli inevitabili sprechi futuri, tenuto conto che i tempi tecnici di progettazione e realizzazione della suddetta rete distributiva sono tutti da programmare.

Essi, invece, secondo il parere di organi tecnici di particolare competenza e delle organizzazioni sindacali, avrebbero potuto e dovuto svilupparsi contemporaneamente alla costruzione della diga principale, accelerando così notevolmente l'entrata in funzione di un'opera destinata a ribaltare la depressa economia del comprensorio agricolo della Daunia sud e riducendone al tempo stesso i costi, che ora, a causa della fase inflazionistica, sono aumentati vertiginosamente, lasciando intravedere il pericolo di un deprecabile arresto definitivo dei lavori, con tutte le prevedibili negative conseguenze di carattere economico e sociale per gli operatori agricoli ed i lavoratori della zona interessata.

(4 - 4101)

DE FALCO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere l'intendimento ed il giudizio del Ministero e del Governo sui fatti di seguito specificati.

L'Intendenza di finanza di Taranto, con atto del 10 dicembre 1974 (prot. 18729/74, rep. 2°), ha inviato al sindaco di Taranto e per conoscenza al Ministero delle finanze (Direzione generale del demanio) « osservazioni ed opposizioni » al nuovo piano regolatore della città di Taranto approvato dal Consiglio comunale in data 9 settembre 1974, con deliberazione n. 324.

Nelle predette « osservazioni ed opposizioni » l'Intendenza di Taranto lamenta che detto piano attribuisce alla quasi generalità dei terreni appartenenti al demanio dello Stato (disponibili ed indisponibili) la destinazione di « zona speciale vincolata » ed ai rimanenti suoli demaniali la destinazione di « edilizia economica e popolare ».

L'Intendenza di Taranto, nella sua opposizione, ritiene che tali destinazioni sono « enormemente lesive degli interessi del demanio dello Stato »: ritiene, cioè, lesivo il fatto che tali terreni « disponibili ed indisponibili verrebbero trasferiti al comune di Taranto per prezzi irrisori » e non ritiene pertanto valida la volontà del Consiglio comunale che, sulla base delle leggi vigenti, ha deciso di destinare a « zona speciale vincolata » detti suoli per opere di urbanizza-

zione in ragione di 18 metri quadrati per abitante, per costruire strade, parchi, verde pubblico, scuole, servizi sociali, palestre (esclusa la residenza) e i restanti suoli demaniali a case per i lavoratori.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere:

se è nella lettera e nello spirito delle leggi vigenti (legge urbanistica modificata dalla legge 21 dicembre 1955, n. 1357; legge 18 aprile 1962, n. 167; legge-ponte 6 agosto 1967, n. 765; legge 1º giugno 1971, n. 291; decreto ministeriale 2 aprile 1968; legge 20 ottobre 1974, n. 865) che un fondamentale ufficio periferico dell'Amministrazione delle finanze, quale un'Intendenza di finanza, possa chiedere per detti suoli demaniali « destinazioni più vantaggiose per conferire ai medesimi un maggior valore venale, attribuendo ad essi il più elevato possibile indice di fabbricabilità, e procurare all'erario dello Stato ricavi ingenti »;

se la mancanza di qualsiasi riferimento alle leggi vigenti che limitano l'indice di fabbricabilità non induce a chiedersi se la dizione « il più elevato possibile » si riferisca ai limiti tecnici delle attuali conoscenze in tema di costruzioni di grattacieli;

se il Ministro considera plausibile la funzione che l'Intendenza di Taranto intende dare al demanio dello Stato che, nel caso, non si scosterebbe da una concezione dell'uso dei suoli edificabili diversa da quella della più sfrenata speculazione edilizia;

se il Ministro intende intervenire e quali misure vorrà adottare.

(4 - 4102)

VIGNOLO, PETRELLA, ADAMOLI, URBANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della difesa.* — Per sapere se risponda a verità la notizia, pubblicata il 20 febbraio 1975 dal « Corriere della Sera » e da altri quotidiani, secondo la quale il Tribunale civile di Genova ha condannato il Ministero della difesa a pagare 270 milioni di lire ai familiari degli industriali Carlo Pernigotti e figlio, due fascisti condannati a morte durante la guerra di Liberazione quali corresponsabili del rastrellamento della Benedicta e giustiziati dopo la Liberazione.

Gli interroganti chiedono, altresì, se l'autorità di Governo, tramite l'Avvocatura dello Stato, abbia proposto impugnazione contro la sentenza innanzi indicata, che, per molti versi, appare censurabile.

(4 - 4103)

BORRACCINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

quali sono stati i risultati delle tre ispezioni ministeriali effettuate, durante lo scorso anno scolastico, dagli ispettori centrali Ermini, Vacca e Berardi nella scuola media « Giovanni XXIII » di Barletta e se corrisponde a verità che allo stesso preside il provveditore agli studi di Bari abbia attribuito la qualifica di « ottimo »;

per quali motivi i docenti della stessa scuola hanno potuto prendere visione delle note di qualifica solo nel mese di febbraio 1975, pur essendo le stesse datate 30 settembre 1974;

perchè, nonostante precise assicurazioni scritte dell'ispettore centrale dottor Vacca, che nessun insegnante sarebbe stato oggetto di ritorsione nell'attribuzione di qualifica da parte del preside, a diversi professori la qualifica è stata abbassata o addirittura non data, e ciò perchè essi hanno esercitato i propri diritti democratici e sindacali nel farsi portavoce del generale dissenso e malcontento che sfociò in una permanente agitazione ed in uno sciopero ad oltranza, fino a quando il Ministero ritenne opportuno l'allontanamento del preside.

(4 - 4104)

BORRACCINO. — *Al Ministro dell'interno.* — Premesso che lo stesso Ministro aveva dato ampie assicurazioni su un'assistenza adeguata, e per il tempo necessario, a Clara Calabrese, rimasta gravemente sconvolta a seguito dell'assassinio del proprio fidanzato, agente di pubblica sicurezza Giuseppe Marchisella, avvenuto in Roma, il 21 febbraio 1975, mentre lo stesso tentava di impedire una rapina;

constatato che la Calabrese, sia a Roma che a Barletta, aveva ripetutamente espresso propositi suicidi;

rilevato che i familiari dei giovani avevano fatto presente alle autorità la necessità di continuare l'assistenza, iniziata a Roma, per tutto il tempo necessario a far superare alla Calabrese il suo stato di profondo sconvolgimento,

si chiede di conoscere perchè, da quali organi e per quali motivi il giorno mercoledì 26 febbraio è stato ordinato il rientro da Barletta a Roma del tenente medico della pubblica sicurezza Dorianò Froidi, il quale aveva assicurato fino a quel giorno un'assistenza permanente ed adeguata, in mancanza della quale le condizioni della Calabrese si sono aggravate fino al tentativo di suicidio.

(4-4105)

**Ordine del giorno  
per la seduta di venerdì 7 marzo 1975**

**P R E S I D E N T E** Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 7 marzo, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno.

I. Interrogazioni.

II. Interpellanza.

**INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:**

**CIFARELLI.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende adottare per conseguire il mantenimento, da parte della GEPI, degli impegni assunti per il finanziamento e la realizzazione del nuovo stabilimento « Gallegari e Ghigi » in Ravenna.

Accade, infatti, che improrogabili scadenze, derivanti da procedure fallimentari in corso, impongono il trasferimento di detto stabilimento in una nuova sede entro l'aprile del prossimo anno 1975, e siccome il comune di Ravenna, già da tempo, ha messo a

disposizione l'area necessaria, sono urgenti i provvedimenti di finanziamento da parte della GEPI, affinché non manchi l'attuazione tempestiva di quanto ampiamente discusso e finalmente convenuto per tale industria.

(3-1280)

**NOÈ.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se non ritenga urgente, in vista dell'entrata in vigore dello stoccaggio del fabbisogno per 90 giorni di prodotti petroliferi, procedere ad una regolamentazione sullo stoccaggio sotterraneo che, come è noto, presenta notevoli vantaggi di carattere economico e di sicurezza, e ciò in conformità con quanto già fatto da altri Paesi europei.

(3-1507)

**CIPELLINI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che, nonostante le assicurazioni date in sedi diverse dagli organi di Governo, continuano a scaraggiare le monete, soprattutto quelle da 50 e da 100 lire;

se gli risulta che parecchi esercizi pubblici e catene di negozi battono moneta, trovandosi nella pratica impossibilità di dare come resto le lire 50 e 100 coniate dalla Zecca, provocando, così, grave nocumento al consumatore, costretto a spendere l'originale tipo di moneta unicamente in quei locali;

il quantitativo di monete da lire 100 coniate in occasione del centenario della nascita di Guglielmo Marconi, monete che, emesse per ricordare il grande scienziato e per soddisfare anche l'aspettativa degli appassionati di numismatica, non sono praticamente entrate in circolazione, per cui l'unico risultato è stato di aver sottratto alla Zecca tempo e metallo per la coniazione delle tanto sospirate monete da lire 50 e 100.

(3-1412)

**GAUDIO.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che i lavori per la costruzione della

nuova linea ferroviaria Cosenza-Paola e per lo spostamento della stazione di Cosenza, di cui alle leggi 28 luglio 1960, n. 851, e 30 ottobre 1969, n. 791, procedono con estrema lentezza per sopravvenute difficoltà di carattere geologico, che importerebbero lo stanziamento di altri fondi in aggiunta ai precedenti;

considerato che, con grande disagio, bisogna ancora servirsi della vecchia linea ferroviaria — la cui pendenza del 75 per mille, con un lungo tratto di cremagliera, ha causato nel passato diversi gravissimi disastri — e, per il trasporto delle merci, anche della Cosenza-Sibari, del cui raddoppio non si parla più;

tenute presenti le preoccupazioni e le attese delle popolazioni interessate e le continue denunce da parte delle autorità e della stampa locali;

tenuto conto dell'importanza sociale ed economica che dette opere rivestono, non solo per la provincia di Cosenza, ma anche per la regione calabrese, come per le altre regioni limitrofe;

richiamato il disegno di legge n. 1640, concernente il « piano poliennale per l'ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato », in data 18 luglio 1974 approvato dal Senato e trasmesso alla Camera dei deputati;

rilevato che, a tutt'oggi, nessuna risposta è stata data alle sue interrogazioni n. 4-1681 del 4 aprile 1973 e 4-2854 del 23 gennaio 1974,

l'interrogante chiede di sapere a che punto siano i lavori e quale azione intendano svolgere i Ministri competenti, al fine di pervenire alla realizzazione dell'importante opera ferroviaria Paola-Cosenza-Sibari.

(3 - 1257)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro senza portafoglio per i beni culturali e per l'ambiente.* — Per conoscere chi abbia autorizzato, e secondo quali criteri, la costruzione di una superstrada, che dovrebbe andare da Manfredonia a Mattinata e poi a Vieste, nel comprensorio turistico del Gargano.

In particolare, l'interrogante desidera conoscere:

1) se sul progetto sia stato sentito il competente soprintendente, per l'indispensabile esame delle incidenze di tale grande infrastruttura sull'ambiente e sul paesaggio;

2) se la Regione Puglia abbia condiviso il criterio di dare la precedenza ad una strada atta alle comunicazioni velocissime ed alla motorizzazione spinta, mentre è in condizioni deprecabili, specie per le numerose frane, la strada già esistente, che collega normalmente Manfredonia a Mattinata ed a Vieste.

(3 - 1366)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per la ripresa dei lavori di ricostruzione della città di Tuscania, la cui popolazione, dopo tante promesse, svanita l'attenzione immediata per le conseguenze del terremoto, vive ormai tra lo sdegno esasperato e la sfiducia antidemocratica.

L'interrogante sottolinea l'esigenza che negli interventi pubblici, come in quelli privati per la ricostruzione, sia assiduamente assicurata la tutela del centro storico e, comunque, di ogni testimonianza storica ed artistica che possa essere sottratta alla rovina.

(3 - 1284)

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché l'ANAS — in vista dell'indispensabile completamento della « E-7 », cioè dell'arteria che, da Orte a Ravenna, costituisce il riconosciuto collegamento viario tra il Centro-Italia ed il Nord-Europa — appronti un piano finanziario organico ed aggiornato, che contempli le opere necessarie e ne preveda la graduale attuazione.

In tal modo, come è sottolineato dalle Regioni interessate, potranno essere resi efficaci e produttivi i cospicui investimenti di denaro pubblico finora compiuti e potranno essere superate le attuali congestioni e disfunzioni, causate dalla disorganica attuazione dell'opera.

(3 - 1368)

PACINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali siano i motivi che hanno finora impedito l'inizio dei lavori relativi alla rettifica della linea ferroviaria Firenze-Pisa ed al suo prolungamento fino all'aerostazione civile « Galileo Galilei », nonostante quanto stabilito dalla legge n. 369 che ne prevede anche il relativo finanziamento. Non può, infatti, sfuggire la considerazione che un ulteriore ritardo nell'inizio dei lavori, oltre che contrastare con una espressa disposizione di legge, risulta enormemente pregiudizievole per l'interesse della regione e provoca notevoli aumenti di costi.

(3 - 1447)

PITTELLA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

che le popolazioni di Lauria, Latronico, Episcopia, Fardella, Francavilla sul Sinni, Chiaromonte, Calvera, Carbone, Teana, San Chirico Raparo, Roccanova, San Martino d'Agri, Noepoli, Terranova di Pollino, San Costantino Albanese, Senise, eccetera, non sono servite da linee ferroviarie;

che tali comuni sono ubicati lungo il corso del fiume Sinni e che le comunicazioni viarie, in attesa del completamento della superstrada del Sinni, sono insufficienti, pericolose e facilmente bloccate dal gelo e dalla neve;

che, invece, potrebbero avviarsi al decollo economico se collegati al mare Jonio da un lato ed al mar Tirreno dall'altro con una linea ferroviaria adeguata;

considerato che la crisi energetica, con i suoi riflessi sulla bilancia dei pagamenti e, quindi, sul valore della lira, rende improcrastinabile la revisione del modello di sviluppo economico del nostro Paese, con l'incremento dei consumi e dei servizi sociali rispetto a quelli privati,

si chiede di sapere se, nel nuovo piano di potenziamento delle Ferrovie dello Stato, si vogliono includere le linee trasversali Maratea - Trecchina - Lauria - Latronico - Episcopia - Fardella - Chiaromonte - Francavilla sul Sinni - Senise - Policoro e Maratea - Lauria - Castelluccio Superiore e Inferiore - Rotonda - Mormanno - Castrovillari - Cosenza.

(3 - 0985)

INTERPELLANZA ALL'ORDINE DEL GIORNO:

NENCIONI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa.* — Premesso:

che, da informazioni pervenute da fonte attendibile, si è appreso che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non intende accordare le consuete agevolazioni tariffarie agli iscritti alle Associazioni d'Arma ed ai loro familiari, in occasione dei « raduni nazionali »;

che a giustificazione si richiamerebbero la nota situazione economica ed il conseguente clima di austerità imposto alla nazione;

poichè le agevolazioni consistevano nella concessione della tariffa n. 5 (riduzione del 40 per cento) per i familiari conviventi a carico (il rilascio dei biglietti di corsa semplice non era ammesso), mentre siffatte agevolazioni, ed anche più consistenti, sono accordate ai privati cittadini, senza necessità di particolari autorizzazioni, essendo in merito prevista una precisa disposizione;

poichè le Associazioni d'Arma hanno sempre richiesto al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile specifiche agevolazioni per venire incontro, soprattutto, alle esigenze di coloro che, risiedendo in località isolate o in piccolissimi centri, non hanno modo di formare « gruppi di viaggio » per i quali, come accennato, esiste una favorevole normativa;

in considerazione del fatto che l'atteggiamento negativo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non allevierebbe in alcun modo il pesante deficit del bilancio dell'Azienda ferroviaria e susciterebbe una penosa impressione nell'ambiente associazioni-

stico d'Arma, cui certamente non sfuggono quotidiani e ben più rilevanti sprechi:

1) perchè i raduni non sono certo annuali;

2) perchè l'agevolazione è una semplice riduzione e non una concessione gratuita, sì che l'Amministrazione, cessata l'agevolazione, perderebbe il 60 per cento del prezzo, gli interpellanti chiedono di conoscere:

a) se il fatto risponde a verità;

b) se, in tal caso, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non intende, per le ragioni esposte, recedere dal suo atteggiamento discriminatorio e lesivo degli interessi spirituali dei più umili cittadini-soldati;

mento discriminatorio e lesivo degli interessi spirituali dei più umili cittadini-soldati;

c) se il Governo si è reso conto del profondo rammarico dei componenti le Associazioni d'Arma, colpiti nel loro riconoscimento morale e nelle loro legittime attese.

(2 - 0264)

La seduta è tolta (*ore 20,15*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari