Il Ministro
della Pubblica Istruzione

Roma, 30 NOV. 1957

Caro Martino,

con provvedimento in corso, a seguito delle votazioni effettuate dal Corpo Accademico dell'Università di Messina, il prof. Salvatore Pugliatti é stato nominato Rettore di quell'Ateneo per il triennio accademico 1957-60.

In tal occasione, mi é caro ricordare l'opera efficace e sapiente che, per lunghi anni, hai dedicato all'Ateneo messinese: e desidero porgerti i più vivi ringraziamenti, a nome di questo Ministero e mio personale, insieme con fervidi auguri per i contributi che ancora darai all'Università ed alla Scienza.

Abbimi, con vivissima cordialità

M.-

A S.E. l'ON. PROF. GAETANO MARTINO
Camera dei Deputati
ROMA

House of Commons
Canada

Ottawa, October 31, 1957.

My dear Martino,

Thank you very much for your good wishes and congratulations on my winning the Nobel Prize.

It means much to me to hear from someone like yourself, with whom I have worked so closely in recent years. It was good of you to write me as you did.

Kindest personal regards,

Yours sincerely,

L B Pearson

His Excellency G. Martino,
Chamber of Deputies,
ROME, Italy.

July 30, 1957

My dear Prof. Martino,

I take pleasure in sending you a copy of my newly published memoire -- Kaiso Junen (Reminiscences of Ten Years), Vol. I. This First Volume to be followed by three more covers the Japan's postwar years, during which I served as prime minister. It is largely devoted to a reappraisal of the Allied occupation policy as well as my personal experiences including the tour of Europe and America.

Being written in Japanese, you may find the book literally unreadable. But I beg you to accept it with my compliments and as a memento of our acquaintance and friendship which I dearly cherish.

Yours sincerely,

Shigeru Yoshida

Prof. Gaetano Martino,
University of Messina,
Messina, Italy.

CAMERA DEI DEPUTATI

19. 6. 57

Caro Martino

ho letto le tue dichiarazioni. Ti ringrazio di questa nuova prova di amicizia, che spero di poter ricambiare.

I tempi sono difficili, ma ....

Cordialmente

tuo

[illegible]

Foreign Office,
S.W.1.

May 30, 1957.

Dear Signor Martino,

Owing to my absence in Denmark I have not been able to write to you before, about recent changes in the Italian Government.

I am so sorry that you have left the Ministry of Foreign Affairs.

Can I express my admiration for your conduct of foreign affairs during your term of office and for your personal contribution to the strengthening both of Anglo-Italian friendship and of European unity? I have greatly valued our close cooperation during the past eighteen months, and I look forward to further opportunities which I am sure will come for us to work together in the future.

Yours sincerely,
Selwyn Lloyd

Sr. Martino

STUDIO LEGALE
Avv. LUDOVICO FULCI
PATROCINANTE PRESSO LA CORTE DI CASSAZIONE
Avv. LUIGI FULCI
MESSINA
Via 24 Maggio N. 129 - Tel. 14420

Messina li 29/V/1958

Eccellenza,

nel momento in cui Ella, per crisi interne di partiti politici o crisette di coscienze di persone, che purtroppo sono una iattura quasi esclusiva delle Nazioni latine, lascia il Ministero degli Esteri (e mi auguro, per le fortune della mia Patria, che lo sia del tutto in via temporanea) sentirei di venir meno ad un bisogno dell'animo mio se non Le giungesse anche dalla mia modesta persona d'italiano, tutta la esultanza per l'opera veramente geniale, ciclopica, che Ella ha esplicato per oltre un biennio nell'interesse e per la grandezza della nostra Italia - Nessuno potrà, (o non dovrebbe), dimenticare (e tranne che non si abbia cuore d'italiano) come mercè l'opera Sua l'Italia può oggi sedere da pari a pari nei concessi della Grande Nazioni, e ciò, come un miracolo, a pochissimi anni dalla grande

disfatte militari, morali e politiche subite — Nessuno può (o non dovrebbe) dimenticare che mercè l'opera Sua le altre Nazioni sentono oggi il bisogno di appoggiarsi e chiedere l'ausilio all'Italia per i gravi problemi internazionali che assillano il mondo; Nessuno può (o non dovrebbe) dimenticare delle Sue geniali iniziative per la libertà dei popoli, per una Europa unita e per lo stabilimento di una pace durevole nel mondo — A questa mia esultanza d'italiano, si aggiunge, Eccellenza, anche l'orgoglio del concittadino —

Ormai il Suo nome è legato al ricordo di altri grandi Ministri degli Esteri che grandemente onorarono la Nazione; Tittoni, Sonnino, di Sangiuliano, nei tempi più felici di una Italia liberale; ma pur alieno dal voler fare dei paragoni, e massimamente con quegli uomini insigni che in vita tanto onorammo e con nostalgia, noi vecchi ormai (parlo di me), spesso ~~ricordiamo~~, penso che alcuno potè avere come dei quei tangibili risultati, Lui soli due anni, da apparire ~~[illegible]~~ un vero e proprio miracolo — Le ossequio e sempre devoto —

Ludovico Julia

Ministero degli Affari Esteri
IL DIRETTORE GENERALE DELL'EMIGRAZIONE

Roma 28 maggio 1957

Cara Eccellenza,

Anche a costo di passare per un ineducato, ho voluto lasciar passare i primi giorni dalla sua dipartita da Palazzo Chigi, perchè non volevo con un altra lettera, aggravare il peso di tante altre che Le saranno giunte sul suo tavolo.

Desidero oggi farLe pervenire nella sua Messina - e nella lieta quiete della sua casa - il mio ricordo al tempo stesso deferente ed affettuoso assieme al senso di vivo e sentito rincrescimento nel vederlo lasciare il posto dal quale con tanta perizia, tanta dedizione e tanta signorilità Ella ha diretto per quasi tre anni la politica estera italiana.

Non esagero nel dirLe, Eccellenza, che quando Ella parlava - consegnando il ministero al nuovo Titolare - io rivivevo, attraverso le sue parole così generose per noi, quanto Ella aveva fatto per il nostro Paese e riflettevo anche sulle accoranti mutevolezze della nostra vita politica.

Ministero degli Affari Esteri

IL DIRETTORE GENERALE DELL'EMIGRAZIONE

2

Capi come Lei, mi permetta di dirlo, nella vita se ne incontrano ben pochi ed è per questo che mi auguro - ancor più ardentemente per il Paese che per me - che Ella torni, in posizione ancor maggiore, a riprendere il timone della difficile navigazione della nave dello Stato.

Non so come ringraziare V.E per lo squisito dono che Ella ha avuto la bontà di inviarmi e sopratutto per le parole che mi ha dedicato, parole che mi faranno sempre ed orgogliosamente ricordare il momento del nostro primo incontro.

Ho lavorato in silenzio per anni alle Sue dipendenze, ma oggi sento il bisogno di esprimerle, dal più profondo del mio animo, la mia riconoscenza di cittadino e di vecchio funzionario per la benevolenza che Ella ha sempre avuto nei miei riguardi.

La prego, Eccellenza, di ricordarmi alla Signora Martino, con i miei più deferenti omaggi e di gradire i sensi della mia profonda devozione

Suo off.mo Luciano Mascia

FACOLTÀ DI SCIENZE POLITICHE

Roma, 28.V.57.

Cara Eccellenza,

ora che Ella è lontano da noi, la sua mancanza si fa sentire più acuta che mai. Ed io vorrei dirle ancora una volta quanto le sia vicino in questo momento di amarezza e quanto le voglia bene. Mi ricordi caramente a Bonn e gradisca i miei più affettuosi saluti

suo aff

Mario Toscano

VIA DI VILLA RICOTTI, 20
TEL. 240.970

Roma 28 Maggio 1957

Eccellenza,

Mi permetto esprimere il dispiacere di apprendere che per le circostanze prodottesi V.E. non è più alla direzione della Politica Estera del nostro Paese.

Dobbiamo sperare che il grande successo ottenuto da V.E. non sarà pregiudicato. Certo il successore seguirà le linee ormai così bene sviluppate. Il corso della Storia ne impone.

Resta però il grandissimo pericolo che le forze nazionaliste, che hanno fatto sin'ora le viste di aiutare, al momento buono cambino bandiera.

Quando nel conflitto fra le due grandi ideologie che agitano il mondo si delineerà fatalmente il predominio Americano, le vecchie forze del nazionalismo degenere, che nel 1922 resero vitale la violenza fascista, si elettrizzeranno nuovamente perchè il fenomeno "fascista" è tutt' altro che superato.

A tale momento, quel nazionalismo deteriore, contro l' America si alleerà con il terza-forzismo sleale e sabotatore senza nemmeno sottilizzare se rosso o nero. A questo sabotaggio unicamente V.E. avrebbe avuta l' onestà, l' indipendenza e sopratutto la forza e l' intelligenza necessarie a potere resistere. Lo abbiamo già visto abbastanza.

A me farebbe grande piacere potere avere ancora l' onore di parlare a V.E.

Torno ora dalla Libia dove, nell' azione svolta dalle nostre Amministrazioni Statali e para-Statali (Tesoro, ex-Africa Italiana ecc.) su quei nostri ex-territori, ho potuto ancora una volta constatare come quelle Amministrazioni siano permeate da tessuti burocratici che per venti lunghissimi anni subirono i malefici influssi

Sua Eccellenza
Prof. GAETANO MARTINO
Deputato al Parlamento
M E S S I N A

della dittatura fascista. Il difetto è sempre quello di sfruttare il Pubblico Danaro in piani di sviluppo d'interessi particolari, individuali e personali, coperti o per meglio dire, mascherati lì per lì con gli interessi generali dello Stato.

Non vorrei che V.E. dubitasse che per la benevolenza dimostratami io abusi del suo tempo, specie nell' insistere per avere l'onore d'una breve udienza. Voglia perciò comunque credere che questa mia lettera è più che altro scritta per avere l' occasione di porgerle i sensi della mia più sincera devozione assieme agli atti del mio profondo ossequio.

Sidney P. Ricotti

(Ambasciatore Sidney Prina Ricotti)

COMITÉ INTERGOUVERNEMENTAL
POUR LES MIGRATIONS EUROPÉENNES

LE DIRECTEUR ADJOINT

GENÈVE, SUISSE
27 mai 1957

Monsieur le Ministre et cher ami,

Au moment où vous quittez le Ministère des Affaires Etrangères, à la tête duquel vous avez remporté de si marquants succès pour la politique de l'Italie et de l'Europe, je désire vous exprimer mes voeux les plus sincères.

Je suis certain que même dans l'avenir vous continuerez à rendre de précieux services à la cause d'une plus active coopération entre les peuples à laquelle vous avez dédié une si grande partie de votre activité.

Je désire tout particulièrement vous remercier de l'appui que vous avez toujours donné aux activités du Comité des Migrations et pour la sympathie et l'amitié dont vous m'avez honoré personnellement.

Je formule le voeu pour qu'à l'avenir il me soit permis de rester en contact avec vous et d'avoir encore l'honneur de travailler avec vous dans le domaine de la collaboration européenne et internationale.

J'espère avoir l'occasion de vous revoir et de vous exprimer personnellement le sentiment de mon amitié lors de ma prochaine visite à Rome, la semaine prochaine.

Veuillez croire, Monsieur le Ministre et cher ami, à l'expression de ma plus haute considération.

P. Jacobsen

On. Prof. Gaetano Martino
Camera dei Deputati
R o m a

Italia

Catania - 23 - 4 - 1957

SENATO DELLA REPUBBLICA

Caro Gaetano,

Mai, come nel caso tuo, risulta giusto quello che io ho sempre pensato: che le congratulazioni per una carica, sopratutto se alta, vanno fatte nel momento della conquista, non ai quello della dimissione.

Ecco le faccio, nel momento che tu lasci il Ministero degli Esteri, con orgoglio di siciliano, di collega e di amico.

Tu hai illustrato il tuo nome e la Sicilia ed i tuoi amici non cadono

certo nell'esagerazione se dicono
- e tutti lo dicono - che tu sei
stato il miglior ~~ab~~ ministro
degli Esteri che abbia avuto
l'Italia in questo dopo
guerra.

Ti abbraccio con molto affet-
to e con la speranza di
potere tornare a collabo-
rare più da vicino con te
nell'interesse del nostro povero
Paese, che ha tanto bisogno
di persone serie.

Tuo

Prof. Condorelli

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Bonn, den 23. Mai 1957

Herr
Professor Gaetano M a r t i n o
Camera dei Deputati
R o m a / Italien

Lieber Herr Martino !

Es drängt mich, Ihnen zu sagen, wie sehr ich Ihren Rücktritt bedauere. In den vielen wichtigen und ernsten Verhandlungen, in denen wir zusammen waren, habe ich Sie nicht nur schätzen gelernt wegen Ihres klugen und maßvollen Urteils, sondern auch wegen Ihrer menschlichen Eigenschaften, die Ihnen meine volle Sympathie zugezogen haben.

Ich hoffe, daß wir uns auch im politischen Leben doch bald wiedersehen und bin mit den besten Empfehlungen an Ihre Gattin und herzlichen Grüßen an Sie

Ihr sehr ergebener

(Adenauer)

DER BUNDESMINISTER
DES AUSWÄRTIGEN

Bonn, den 23. Mai 1957

Sehr verehrter, lieber Herr Martino!

Mit lebhafter Anteilnahme habe ich in den letzten Tagen die innerpolitischen Ereignisse in Italien verfolgt und habe mit großem Bedauern davon Kenntnis genommen, daß Sie mit der Regierung des Herrn Ministerpräsidenten Segni von Ihrem Amte als Außenminister zurückgetreten sind. Es ist mir ein aufrichtiges Bedürfnis, Ihnen bei Ihrem Ausscheiden aus diesem Amt für Ihre nie erlahmende Initiative und für Ihre hervorragende Mitarbeit an dem Werk der europäischen Einigung, insbesondere an den Vertragswerken über den Gemeinsamen Markt und über die Europäische Atomgemeinschaft, sehr herzlich zu danken. Ich weiß mich mit Ihnen darin einig, daß der feste Zusammenschluß Europas und die Stärkung der atlantischen Gemeinschaft, der Sie stets so wirksam gedient haben, für unsere beiden Völker und für die freie westliche Welt Aufgaben von lebenswichtiger Bedeutung sind. Mit Dankbarkeit gedenke ich auch des verständnisvollen Interesses, das Sie der Frage der deutschen Wiedervereinigung stets entgegengebracht haben.

Besonders gern erinnere ich mich unserer Begegnungen in Bonn und in Rom und der dabei geführten Gespräche, die ich stets als besonders fruchtbar empfunden habe.

Seiner Exzellenz
Herrn Professor Gaetano Martino

Ich weiß mich dabei mit Ihnen in der Hoffnung einig, daß uns die baldige Ratifizierung der Verträge über den Gemeinsamen Markt und über die europäische Atomgemeinschaft der von uns gemeinsam erstrebten Einigung Europas um ein großes Stück näherbringen wird.

Mit verbindlichen Grüßen und Empfehlungen bin ich

Ihr aufrichtig ergebener

Adenauer

VIA AEREA

Ambasciata d'Italia *Santiago, li* 22 maggio 1957

PERSONALE

Eccellenza,

non occorre ch'io Le dica con quanto dispiacere Le veda allontanarsi (temporaneamente, ne sono certo) da Palazzo Chigi, per la benevolenza e l'amicizia che Lei mi ha sempre dimostrato e di cui Le sono molto grato. Mi consenta di aggiungere che in questo particolare momento, più ancora che dispiaciuto sono preoccupato dal Suo allontanamento per il danno che può derivarne al Paese.

Sono ormai diversi anni che, per la precarietà della nostra situazione interna, il peso dell'Italia nel campo internazionale dipende, assai più di quanto non accada per altri Paesi, dall'abilità e dal prestigio personale di chi la rappresenta e dalla simpatia, dalla fiducia e dalle amicizie di cui egli é circondato all'estero. E' proprio in questo senso che l'opera Sua é stata preziosa, come ho potuto tante volte constatare nel corso del mio lavoro, a Washington e a Roma. Ed é proprio in questo senso che il Suo allontanamento preoccupa me e, certamente, tanti miei colleghi. Non certo per considerazioni riguardanti la

./.

On. Gaetano MARTINO
Camera dei Deputati

R O M A

persona del Suo successore, ma per il fatto stesso dell'avvenuto mutamento e della formazione di un nuovo Governo, che di per sé denuncia l'aggravata instabilitá della situazione interna italiana.

Io qui mi trovo, nel complesso, bene. Lei conosce bene questa parte del mondo e sa quali siano i suoi pregi e... i suoi difetti. Comunque, anche questa é un'esperienza interessante.

Mi ricordi, La prego, a Donna Alberta e mi creda

Tuo affmo e dev.mo

Mario Luciolli

Delegazione Permanente Italiana
presso il Centro Europeo delle Nazioni
Unite e le Organizzazioni Internazionali
Ginevra

22 Maggio - 57

Signor Ministro,

Uno dei ricordi più piacevoli della mia carriera è il fatto di averLa incontrata e conosciuta - E di averla, per via di fortunate circostanze, conosciuta forse meglio di molti miei colleghi -

Al punto in cui siamo, quando V.E. non è più Ministro degli Esteri ed avendo io ormai oltrepassato i limiti di età mi posso permettere di scriverLe, senza tema di essere accusato di cortigianeria, che Lei

Delegazione Permanente Italiana
presso il Centro Europeo delle Nazioni
Unite e le Organizzazioni Internazionali
Ginevra

per un concorso di numerosi elementi
è stato uno dei migliori Ministri de-
gli Esteri coi quali ho collaborato.

Mi auguro che ciò non rappresenti
che una parentesi nella Sua vita poli-
tica - Non si potrà impedire a lungo
al Partito Liberale di partecipare alla
direzione del Paese - E quando si
riprodurranno le condizioni volute
per un ritorno ad un Governo che si
appoggierà su tutte le Forze sane
dell'Italia e non già su una sola,
mi auguro che Ella riprenderà il posto
che ha così brillantemente ricoperto
in questi due anni -

Delegazione Permanente Italiana
presso il Centro Europeo delle Nazioni
Unite e le Organizzazioni Internazionali
Ginevra

La prego di ricordarmi a Donna Alberta e di gradire gli atti del mio ossequio –

Devotissimo
Marcello del Drago

ASSR

ASSR

AMBASSADE DE BELGIQUE

ROME

22 mai 1957

Monsieur le Ministre,

J'aurais beaucoup voulu avoir le très grand plaisir de pouvoir vous serrer la main avant votre départ du Ministère mais les choses se sont tellement précipitées que je n'ai pas voulu abuser de vos moments si précieux en vous demandant une audience.

Je tiens cependant à vous dire combien votre départ nous désole tous, et que nous gardons un souvenir plein d'admiration et d'affection d'un des plus sympathiques et brillants Ministres des Affaires Etrangères que nous ayons rencontrés dans notre carrière.

J'espère du reste, quand vous aurez un peu plus de temps, que vous me ferez le plaisir de me recevoir chez vous pour que je puisse encore vous dire de vive voix toute ma sympathie.

J. van der Elst

On. Martino
Piazza Stefano Jacini, 30
-ROME-

ISTITUTO GIURIDICO

UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

VIA ZAMBONI 27-29

Bologna 22 maggio 1957

Carissimo Martino,

ho letto, con rinnovata, sincera ammirazione, le parole da Te rivolte al Tuo successore nel momento del passaggio delle consegne e non so trattenermi dall'esprimerTi la mia profonda soddisfazione per la ulteriore prova offerta di coerente fermezza di atteggiamento e di alto senso politico.

Molte volte avrei desiderato di chiederTi di ricevermi per dirTi a viva voce come sempre Ti sono vicino e con quale animo devoto seguito la Tua attività politica nelle gioie e nelle amarezze ad essa legate.

Consentimi oggi di esprimerTi l'augurio fervidissimo di rivederTi chiamato quanto prima a porTi di sempre più elevata responsabilità, e ciò non solo quale riconoscimento dei Tuoi meriti, ma anche e soprattutto per il superiore interesse del Paese.

Ti prego ricordami alla gentile Signora, alla quale vorrai cortesemente porgere i miei omaggi e gradisci con la grata devozione di sempre, il mio più affettuoso saluto.

Credimi sempre Tuo obbmo

Luigi Sturzo

AMBASCIATA D'ITALIA

Parigi
22 Maggio 1952

Gentile Eccellenza,

Nel momento che V.E. lascia Palazzo Chigi desidero ringraziarla per la benevolenza che mi ha sempre manifestato e per avermi aiutato ogni volta ciò era possibile.

Vorrei aggiungere, poichè in talune occasioni ho avuto un diretto collaborazione di V.E., che il bilancio della sua permanenza al Ministero degli Esteri è stato, in ogni settore, estremamente attivo e che vasti orizzonti, in questo dopoguerra, hanno difeso gli interessi nazionali

con maggior fermezza e più coraggio di V.E., tenendo poi sempre presente la necessità di mantenere particolarmente attiva la solidarietà occidentale che condiziona la nostra esistenza.

V.E. lascia a Palazzo Chigi, soprattutto tra i funzionari più giovani, tra coloro che fermamente credono nell'avvenire della democrazia politica in Italia, nella solidarietà occidentale e nell'Europa, molti sinceri amici che si augurano di potere tornare presto ad essere nuovamente i suoi fedeli collaboratori.

Inutile, naturalmente, che aggiungo che mi considero sempre a completa disposizione di V.E., nella speranza di essere tra non molto un suo diretto

Collaboratore. Molti devoti saluti. Tuo Franco Malfatti.

THE SECRETARY OF STATE
WASHINGTON

May 22, 1957

My dear Friend:

It occurs to me that, as you lay down your responsibilities of Foreign Minister, you might like to have as a memento an autographed photograph of myself. I enclose it herewith. In sending it I want to express to you my appreciation of our close and happy association. Also I express my personal admiration for your many contributions to the strengthening of the Western Alliance and to the friendship between our two peoples.

I very well recall that you were the first person outside of my family, the President, and Acting Secretary of State, whom I saw at the hospital following my operation last fall. I well remember your words of encouragement to me at that time.

With every good wish to you and your wife, in which Mrs. Dulles joins, I am,

Sincerely yours,

John Foster Dulles

The Honorable
Gaetano Martino,
Chamber of Deputies,
Montecitorio,
Rome.

ORGANISATION EUROPÉENNE
DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE

ORGANISATION FOR EUROPEAN
ECONOMIC CO-OPERATION

Tél. TRO. 32-20 - Télég. Europeconomie

2, rue André-Pascal - Paris XVIe

Le Secrétaire Général Adjoint
Deputy Secretary-General

Parigi 21 maggio 1957

Gentile Eccellenza

nel momento in cui lascia Palazzo Chigi dopo un periodo di così fecondo lavoro, mi permetta di dirle quanto io sia stato onorato e felice di servire ai Suoi ordini, quanta gratitudine le serbi per le prove di benevolenza che ha voluto darmi e quanto gradevoli mia moglie ed io abbiamo trovato i rapporti personali con Lei e con Donna Alberta -

E' con vivo rammarico che la vedo lasciare la direzione, della nostra diplomazia, nel cui

seno lascia un profondo e grato ricordo.

Mentre formulo i voti più sinceri per la brillante continuazione della Sua carriera politica, mi auguro di avere quanto prima l'occasione di vederla a Parigi dove sarò sempre onorato e lieto di riceverla.

Presenti, la prego, i miei omaggi a Donna Alberta, cui mia moglie si ricorda con particolare simpatia e gradisca, Eccellenza, l'espressione della mia profonda e devota amicizia

Suo

C. Madinilei

Ambassade
de la République Française
en Italie

Rome, le 21 mai

Cher Monsieur le Ministre,

Au moment où j'interrompt pour un moment votre mission au Palais Chigi, je m'en voudrais de ne point vous dire la précieuse ressource que je gagnerai des relations officielles et personnelles qu'il m'a été donné d'entretenir avec vous dans la porte

la haute responsabilité que vous venez
d'occuper avec une autorité reconnue
pendant ces deux ans et demi.

Vous y avez vécu des heures dif-
ficiles de la politique mondiale;
à la sécurité que nous avons trou-
vée chez vous en ces heures-là, a
été beaucoup dans le resserrement
des liens d'amitié entre nos deux
pays qui vient si heureusement de
couronner le voyage à Rome de

Président Coty.

Il m'est agréable que ce témoignage amical ait pu vous être donné avant votre départ et soit venu s'ajouter au titre de sagesse que vous avait déjà décerné le Conseil Atlantique.

Avec les assurances de ma très haute considération, je vous prie de vouloir bien agréer, cher Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments bien dévoués.

J. Fouques Duparc

STUDIO LEGALE
AVV. PIETRO TRIPODO
PATROCINANTE IN CASSAZIONE
ROMA - MESSINA

ROMA, 21 maggio 1957
Via di Porta Pinciana, 36 - Tel. 462700
MESSINA,
Via Cristoforo Colombo, 12 - Tel. 10.091

Ch.mo Sig. On.le Gaetano Martino

R o m a

via Stefano Jacini n. 90
Vigna Clara

Cara Eccellenza,

nel momento in cui Lei, per le note assurde manovre politiche, è costretto a lasciare la carica di Ministro degli Affari Esteri, sento la necessità di esprimerLe il mio vivo rammarico, che ritengo condiviso da una larga massa dell'opinione pubblica, per il fatto che passa in altre mani, comunque autorèveli, la direzione della politica estera italiana, che Lei ha tenuto tanto tempo con grande prestigio. Raramente l'Italia ha avuto un Ministro degli Esteri di così alta competenza, signorilità e cultura, e non resta che augurare che nuove vicende politiche La portino presto a rìoccupare la funzione da Lei tenuta con così grande profitto per l'estimazione dell'Italia nei congressi internazionali.

Accolga questa modesta testimonianza personale, con i sensi della mia affettuosa deferenza.

Dr. Pietro Tripodo

ORGANISATION DU TRAITÉ DE L'ATLANTIQUE NORD
NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION

PALAIS DE CHAILLOT
PARIS - XVI
KLEber 50-20

LE SECRETAIRE GÉNÉRAL
SECRETARY GENERAL

Paris, 20 mai 1957.

Mon cher Ministre et Ami,

Je veux vous dire combien je regrette votre départ. Vous avez fait beaucoup pour l'Alliance Atlantique et pour l'Europe. Tous devraient vous en être reconnaissant. En tous cas, moi je le suis.

Je déteste de plus en plus les "jeux politiques".

J'espère que l'avenir nous permettra de

Travailler ensemble comme nous l'avons fait ces dernières années, et je vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs et les plus dévoués.

P. N. Gerdy

AMBASCIATA D'ITALIA

20 maggio 1957

Eccellenza,

mi perdoni se, cedendo all'impulso dei miei sentimenti, mi permetto scrivere per manifestare il mio più vivo rincrescimento per il ritiro di V. E. dal Ministero. Sebbene sia irrilevante il mio giudizio e modestissimo l'angolo visuale su cui è impostato, desidero egualmente esprimere il mio profondo convincimento che l'impronta salutare da V. E. data alla nostra Amministrazione non potrà essere cancellata, e il programma che V. E. ha fissato e ha saputo realizzare con coraggiosa fermezza, pur tra tante difficoltà esterne ed interne, non potrà non essere perseguito in quanto è il solo che assicuri al paese una politica estera conforme alle sue effettive aspirazioni e, sovratutto, ai suoi fondamentali interessi. Perciò non soltanto fervidamente auspico, ma sono sinceramente persuaso che V. E. ritornerà, e presto, a dirigere il Ministero.

Oggi più che mai, comunque, prego V. E. di credere alla mia immutata devozione e alla mia fedele amicizia. Ricorderò sempre con animo grato la benevolenza che ha voluto costantemente mostrarmi in questi anni.

Alla fine di giugno accompagnerò mia moglie in Sicilia

per le vacanze estive. Stefania desidererebbe fare una
visita di omaggio a Roma o a Messina, a donna
Alberta, che sempre è stata tanto buona con lei. Sarei
veramente onorato se, con l'usatoria, V. E. volesse concedere
qualche minuto anche a me, consentendomi di rinnovare di
persona questi miei sentimenti.
Anche a nome di mia moglie, prego V. E. di accogliere
e di estendere a donna Alberta il mio rispettoso
omaggio.

Elio Vittorini

GRANDALBERGO - PALERMO
15.570

GRANDE ALBERGO
& DELLE PALME
PALERMO

Palermo, 16 · 5 · 57

Caro Lanino -

Il mio abbraccio ed il mio saluto affettuoso nel momento in cui - dopo aver nobilmente servito il Paese - lasci il Ministero degli Esteri -

Il Capo dello Stato ha trovato il suo sicario in Sarajat e ci è riuscito - ma egli ignora che ha colpito non te - che sei al di sopra di tutti e nel cuore di tutti gl'Italiani - ma ha colpito l'Italia -

Ti confesso che al sentire la prima notizia ho pianto - ma di rabbia - Pazienza!

Arrivederci - Ti abbraccio

Angelo

VILLA IGIEA GRAND HOTEL - PALERMO
EXCELSIOR PALACE HOTEL - PALERMO
SAN DOMENICO PALACE HOTEL - TAORMINA
GRAND HOTEL EXCELSIOR - CATANIA
(SOC. I. T. A. C.)

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

ARCHIVIO

Dir.ne .....

Uff. .....

LETTERA DELL'AMBASCIATORE ZELLERBACH INDIRIZZATA A

VOSTRA ECCELLENZA IN DATA 24 APRILE 1957

.....

Posizione .....

(310569) Rich. 331 del 1956 - Ist. Poligr. Stato - G. C. (50.000)

C O P I A

The Foreign Service of the
United States of America

American Embassy Rome
April 24, 1957

My dear Mr.Minister:

I have much pleasure in transmitting the attached letters from the Vice President of the United States to the President of Italy and the Iresident of the Council of Ministers. These letters arrived by courier from Washington today.

As you will note, the conversation on specific matters of common interest held in Italy by Vice President Nixon with members of the Italian Government and particularly with President Segni and yourself were considered most helpful and constructive.

Furthermore you will note that my Government intends to continue to hold discussions with representatives of the Italian Government on problems of mutual interest and that it values highly the close identity of purpose existing between Italy and the United States.

With warmest regards

Most sincerely

F.to Zellerbach

His Excellency
Gaetano Martino
Minister of Foreign Affairs

ROME, Italy

Il Presidente
del Consiglio dei Ministri

Caro Martino,

al Consiglio dei ministri non potevo che ricordare il mio predecessore - ma, seduto al posto di Presidente, ho dentro di me pensato anche a Te che nei mesi di collaborazione di governo - anzi più di un anno, ho meglio conosciuto, cosicché è aumentata la mia stima, e la mia affettuosa amicizia.

Se l'amicizia vale tanto di più ... di un voto di fiducia -

Cordialmente

23 Aprile 957

tuo Zoli

BRITISH EMBASSY,
ROME.

March 19, 1957.

Your Excellency,

I have been instructed by Her Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs to transmit the following message to you:

"Thank you so much for coming over to yesterday's W.E.U. meeting at such short notice. I am most grateful to you personally for the part you played in arriving at what I regard as a satisfactory outcome from the point of view of our Alliance.

Selwyn Lloyd"

I have the honour to be
Your Excellency's most obedient Servant

Ashley Clarke.

(Ashley Clarke)

His Excellency
Onorevole Gaetano Martino,
Minister for Foreign Affairs,
Palazzo Chigi,
Rome.

Foreign Office,
S.W.1.

January 22, 1957.

My dear Colleague,

I want to send you this personal note to say how very glad I was to be able to pay my long delayed visit to Rome. All the arrangements were excellent and the whole visit was most enjoyable. I was particularly grateful to you for giving so much of your time to our talks. I found them most valuable.

With kind regards and renewed assurances of my warm personal feelings towards yourself.

His Excellency

Signor Gaetano Martino.

PROF. AVV. ANTONIO SEGNI
ORD. DI DIR. PROCESSUALE CIVILE NELL'UNIVERSITÀ

ROMA (ab.) Via Sallustiana, 15
~~(avv.) Via Depretis, 70 - tel. 484651~~

Sassari 19. V. 57

Carissimo,

nel momento in cui lascio il governo, mi è gradito inviarti i miei ringraziamenti cordiali per la collaborazione leale e vigile degli istituti italiani, che mi hai dato in questi anni.

Cordiali saluti aff.mo
Antonio Segni

DER BUNDESMINISTER
DES AUSWÄRTIGEN

Bonn, den 17.Januar 1957

Sehr verehrter, lieber Herr Kollege Martino !

Nach meiner Rückkehr aus Rom fand ich Ihr Bild mit Unterschrift vor, das Sie mir über die hiesige Italienische Botschaft zugehen liessen. Für diese liebenswürdige Aufmerksamkeit möchte ich Ihnen meinen besonderen Dank aussprechen. Ich habe mich aufrichtig über Ihre Zueignung gefreut. Sie wird mich stets dankbar an Ihre beiden Besuche im vergangenen Jahr erinnern, durch die die alten freundschaftlichen Bande zwischen unseren Ländern weiter gefestigt wurden.

Mit der Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung bin ich, sehr verehrter, lieber Herr Kollege

Ihr sehr ergebener

Schröder

BRITISH EMBASSY,
ROME.

17th of January, 1957.

My dear Minister,

I have been asked to convey to you the following message from Sir Anthony Eden:

"Deeply grateful for your generous message. I shall always recall with pleasure our years of work together. You were always a splendid ally. Every good wish.

ANTHONY EDEN"

Believe me,

My dear Minister,

Yours very sincerely,

Ashley Clarke.

(Ashley Clarke)

His Excellency
Onorevole Gaetano Martino,
Minister of Foreign Affairs,
Palazzo Chigi,
Rome.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

ARCHIVIO

Dir.ne .....

Uff. .....

LETTERA DEL MINISTRO AL PRESIDENTE SEGNI

(Medio Oriente) 11 gennaio 1954

.....

Posizione .....

(3106409) Rich. 331 del 1956 - Ist. Poligr. Stato - G. C. (50.000)

ASSR

n.4/21 Roma, li 11 gennaio 1957

Caro Presidente,

dall'Incaricato d'Affari degli Stati Uniti mi viene ora trasmesso il seguente messaggio del Segretario di Stato:

"Ho letto con piacere le vostre dichiarazioni sul Messaggio al Congresso del Presidente sul Medio Oriente. Mi è particolarmente gradito di avere il vostro appoggio alla linea di condotta che il Presidente Eisenhower ha esposto con il proposito di dare la certezza alle Nazioni del Medio Oriente circa la nostra preoccupazione che la loro indipendenza sia mantenuta e le loro economie rafforzate. Nell'inviarvi questa parola di apprezzamento io ho anche presenti le molte precedenti occasioni nelle quali voi avete offerto comprensione e cooperazione immediate cordiali ed equilibrate alle iniziative a favore della causa della preservazione della pace nel mondo".

Ti invio la traduzione di questo messaggio al solo scopo di sottolineare - anche in relazione al nostro colloquio di stamane - l'importanza che gli Stati Uniti attribuiscono al nostro atteggiamento ed alle nostre reazioni riguardo al problema delle recenti iniziative americane per il Medio Oriente. Mi pare nostro interesse

./.

A S.E. l'On. Antonio SEGNI
Presidente del Consiglio dei Ministri

ROMA

che la favorevole impressione finora destata venga mantenuta anche nell'avvenire.

L'occasione mi è gradita per rinnovarti, caro Presidente, l'espressione dei miei più cordiali sentimenti

F.to Martino

SENATO DELLA REPUBBLICA

Roma, 30 Gennaio 1957
N°.0096/57/R.

Riservata Personale

Caro Ministro,

Mi riferisco alla conversazione che ho avuto il piacere di avere con Te nei giorni scorsi per farTi tenere il progetto di massima per la congiunzione della Sicilia alla Calabria.

L'iniziativa, che ha destato il Tuo interesse e mi auguro trovi il conforto del Tuo appoggio, a me sembra utilissima all'economia siciliana e nazionale e, ciò che più conta, tecnicamente realizzabile.

Sarà mio vivo piacere nei prossimi giorni poterTi intrattenere di nuovo sull'argomento per illustrarTi gli sviluppi che l'impresa andrà ad assumere e in tale attesa Ti saluto con la più viva cordialità e amicizia.

(Sen.Dr.Teresio Guglielmone)

1 all.

Ecc.za On.le Dr.Prof.
GAETANO MARTINO
Ministro Affari Esteri-ROMA

CO. SI. CA.

COMPAGNIA ITALIANA PER LA CONGIUNZIONE SICULO-CALABRA

Soc. An.

= P A L E R M O =

CO. SI. CA.

COMPAGNIA ITALIANA PER LA CONGIUNZIONE SICULO-CALABRA

Soc. p. Az.

= P A L E R M O =

La congiunzione della Sicilia con il Continente attraverso lo Stretto di Messina a mezzo di un istmo artificiale costituito da rilevato roccioso creato sulla soglia sottomarina esistente fra Cannitrri e Punta Pezzo è attualmente in fase avanzata di studio.

La presente relazione illustra in linea di massima le caratteristiche tecniche e morfologiche del progetto all'uopo formulato a cura della CO.SI.CA. (Compagnia per la Congiunzione Siculo-Calabra).

Il problema del collegamento materiale fra la Sicilia ed il Continente,che da tempo ha formato oggetto per i tecnici italiani di particolare attenzione e studi,si è reso tanto maggiormente interessante ed attuale da quando nel quadro generale dell'attività industriale,commerciale e turistica della Nazione ha avuto inizio nell'Isola ed è ormai in corso di felice,rapido sviluppo,un imponente movimento di rinascenza e di progresso in ogni settore della sua vita economica e sociale.

Il collegamento diretto a doppio binario fra la rete ferroviaria del continente e quella della Sicilia,nonchè l'autostrada e la pista ciclabile (anche questa a doppia via) che correranno sull'istmo parallelamente alla ferrovia,apporteranno certamente gli effetti ben noti e più che favorevoli dell'intercomunicazione specialmente per quello che concerne la sicurezza e la continuità della viabilità.

Le ipotesi tecniche di larga massima finora formulate per la eventuale realizzazione dei progetti di congiunzione Sicilo-Calabra sono so

stanzialmente soltanto due e cioè quella di una "galleria" sottomarina e quella di un ponte sospeso,attraversanti in ambedue i casi lo stretto nella zona di sua minore larghezza.

La prima ipotesi,specie in quanto nella zona di mare considerata esiste una "sella" subacquea rocciosa,continua,di imponenti dimensioni,con fondali degradanti da $\emptyset$ a -110 metri circa,sembrerebbe ad un primo sommario esame la più semplice ed idonea a risolvere il problema,ma in realtà è da mettere senz'altro da parte per varie ragioni di carattere tecnico ed economico,fra cui assorbenti e decisive:

1°) La vulnerabilità di una galleria scavata a grande profondità (almeno 150 metri sotto il livello del mare) in roccia quasi certamente fratturata perchè assoggettata nel tempo a sommovimenti tellurici continui,fra cui in media due veramente catastrofici ogni secolo,come statisticamente noto da circa 2000 anni,che andrebbe irreparabilmente perduta allorchè,a seguito di nuovi scuotimenti sismici,venisse a risultare lesionata e conseguentemente invasa "in toto" dalle acque del mare.

2°) Il gravosissimo,proibitivo onere finanziario che comporterebbe la costruzione delle necessarie rampe d'accesso ai due imbocchi della galleria,solo in piccola parte in trincea e per il resto in sotterraneo con pendenza massima dell'8‰ (la maggiore consentita per una ferrovia) e perciò con uno sviluppo da ciascun lato di circa Km.20 (venti).

3°) La inevitabile necessità di predisporre costosi,imponenti impianti di pompaggio nelle due zone di confluenza delle pendenze contrarie in sotterraneo per l'aggottamento di acque di stillicidio o comunque occasionalmente entrate nelle gallerie d'accesso.

4°) Le gravosissime spese di manutenzione dei rivestimenti ed intonaci della galleria e quelle di protezione da stillicidi ed infiltrazioni certamente imponenti di acqua ed infine per la buona conservazione dell'armamento ferroviario.

La seconda ipotesi,quella di un ponte sospeso,è anche,praticamente,da metter da parte,sia per l'elevatissimo costo dell'opera (circa il

doppio della soluzione che viene prospettata con la presente relazione) sia per le note,enormi difficoltà tecniche esecutive e di manutenzione, come per la insicurezza e pericolosità di vita ormai accertata per i ponti sospesi,specialmente se di eccezionali dimensioni,che hanno indotto a considerare come quasi completamente "superato" un tal genere di collegamento fra due sponde non troppo vicine.

Il recente,catastrofico crollo a S.Francisco di uno dei più celebri ponti sospesi del mondo,sta a rafforzare un tale assunto.

La soluzione del problema,proposta dalla CO.SI.CA. è sostanzialmente basata sulla costruzione di un istmo,fra Cannitrà e Punta Pezzo,lungo la "soglia" già descritta,costituito da rilevato roccioso con elementi di adeguate dimensioni e rivestimento delle scarpate con elementi di grosse dimensioni posti in opera con particolare cura,per resistere all'azione delle onde e delle correnti.In sommità linea ferroviaria a doppio binario,autostrada e pista ciclabile,ognuna a doppia via,per una larghezza complessiva di almeno ml.25 del piano viabile della diga.

Tale istmo rappresenterebbe una vera e propria diga con sommità emersa di circa ml.10 sul livello marino,che sbarrerebbe da sponda a sponda il tratto del Canale di Messina nella zona interessata dalla "soglia" separando il mare Jonio dal Tirreno,con la sola presumibile conseguenza che,quando sul lato tirrenico si avesse alta marea,su quello Jonico si avrebbe bassa marea e viceversa,con un dislivello massimo di cm.50 con alternative di senso quattro volte al giorno,cioè ogni 6 ore,salvo che in conseguenza della formazione dell'istmo,non entrino in giuoco altri fattori idrodinamici che siano causa di un qualche incremento di tale dislivello.

Per non interrompere con lo sbarramento il transito marittimo, questo sarà mantenuto a mezzo di una "Conca" navigabile,e relativi adeguati canali di accesso ricavati sulla sponda Calabra nel promontorio di Punta Pezzo.Essa avrà una lunghezza di circa 1000 metri ed una larghezza di almeno metri 70 con una profondità di metri 15 che la renderà navigabile con qualsiasi tipo di nave.

La protezione delle correnti sarà realizzata da due chiuse disposte a monte e a valle del canale stesso e costituite da opportuni diaframmi di ferro a due partite.

Le chiuse verranno aperte in tempi successivi e separati in modo da assicurare sempre una chiusura idraulica.

In corrispondenza degli imbocchi del canale saranno previsti opportuni pontili di ancoraggio,con bitte di attacco,della lunghezza di circa 400 metri che assicureranno l'eventuale sosta delle navi prima dell'ingresso nel canale.

L'attraversamento dell'autostrada e della linea ferroviaria in corrispondenza della luce libera del canale navigabile,sarà realizzato con due ponti girevoli in ferro a due partite,inoltre in relazione al numero delle navi attraversanti il canale stesso ed al fine di rendere indipendente il traffico dell'autostrada del traffico marittimo,l'attraversamento dell'autostrada sarà realizzato anche con un sottopassaggio ausiliario (tube) in sotterraneo della lunghezza di circa 90 metri,spostato per ragioni costruttive rispetto all'asse di uno dei due ponti girevoli ed opportunamente raccordato con accessi parte in sotterraneo e parte in trincea aventi pendenza di circa il 15%,per una lunghezza complessiva di ml.282 + 70 + 282 = ml. 634 circa.

Con questo non sarà interrotto il traffico degli automezzi durante l'attraversamento della "Conca" con le navi e neppure quello dei treni che saranno avviati,durante il transito delle navi,di volta in volta sull'uno o sull'altro dei due ponti girevoli,che si apriranno in due tempi successivi,per permettere con continuità il passaggio dei treni e nel tempo stesso quello delle navi.

I raccordi stradali sulla Costa Calabra e Sicula non presentano difficoltà di rilievo e potranno essere realizzati agevolmente con le autostrade litoranee esistenti.

La ubicazione prescelta per il canale navigabile è particolarmente favorevole sia dal punto di vista esecutivo,come da quello dell'eser

cinio marittimo in quanto offre le opportune garanzie per la sicurezza della navigazione.

Qualora in prosieguo di tempo si ravvisasse l'oppportunità di una seconda conca navigabile,si potrà provvedervi in modo similare alla prima, all'altro estremo dell'istmo, a Cannizzi.

La lunghezza della diga risulterà di circa Km.3,4 tale essendo la larghezza del Canale di Sicilia lungo la congiungente Punta Pesso-Cannizzi,sovrastante alla già ricordata soglia subacquea che separa i fondali marini della parte nord (massimo 285 metri) da quelli della parte sud (massimo - 1145 metri).

Da indagini geologiche condotte da vari Enti scientifici e diligenti scandagli eseguiti a suo tempo dalla R.Marina Italiana,la natura morfologica della soglia risulta interamente rocciosa,con superficie completamente dilavata dalle note,rapide e volumetriche imponenti correnti di marea,proprie del canale di Messina che,partendo dai fondali abissali risalgono alternativamente le pareti rocciose della soglia per superarla e procedere oltre dal lato opposto,con direzione Jonio - Tirreno (montante) e viceversa (ascendente) ogni 6 ore come già detto.

Per tale sua natura morfologica e topografica la sella si presenta particolarmente adatta a dar sede ad una colmata con materiale roccioso proveniente dalle coste vicinieri ed antistanti alle due testate della diga, per un volume che si aggirerà intorno ai 30.000.000.- di mc.Tuttavia sono indispensabili ulteriori accertamenti con adeguati scandaggi.

La diga sarà sopraelevata di circa metri 10 sul livello del mare, sufficienti ad evitare che il piano visibile possa risultare soggetto ai marosi durante le tempeste,per il che si studieranno,in sede esecutiva anche eventuali accorgimenti nella forma delle scarpate della diga per renderle meglio adatte a resistere all'azione dei marosi e delle correnti.

La sagoma in sezione e l'andamento planimetrico del costruendo istmo risultano evidenti dai disegni che accompagnano la presente relazione.

Per quanto sopra premesso è ragionevole ritenere che,con la co-

strusione di uno sbarramento quale il progettato,possa considerarsi risolto appieno il problema del congiungimento materiale siculo-calabro e superata ogni difficoltà sostanziale ed accessoria ad esso inerenti,all'infuori di quelle tecniche in sede esecutiva per le quali tuttavia non si dubita della possibilità di superamento,anche perchè sarà provveduto ai particolari adeguati accorgimenti tecnici necessari per ovviare agli inconvenienti in sede esecutiva della diga,derivanti dal passaggio nei cantieri di lavoro di masse idriche via via più imponenti ed in sempre più rapido movimento.

Ad ogni modo,a costruzione compiuta la presenza della diga presumibilmente porterà come conseguenza all'annullamento delle attuali correnti di marea.

Il costo della diga,è preventivato a seguito di calcoli prudenziali in circa 60 miliardi di lire.

Da tale importo è esclusa l'esecuzione delle opere relative ai raccordi ferroviari di cui appresso che saranno eseguiti direttamente dagli Enti interessati.

RACCORDI FERROVIARI

a) Raccordo sulla sponda Calabra

Il piano di sistemazione ferroviaria sulla costa Calabra prevede una rettifica del tracciato dell'attuale linea nel tratto compreso fra Cannitello e Villa S.Giovanni,al fine di allontanarla dal canale navigabile,ed inoltre una deviata di raccordo attraversante la colmata e diretta verso Cannitello.

In corrispondenza di tale nuovo assetto si rende necessario istituire una nuova stazione di smistamento in corrispondenza della località Cannitello al fine di instradare i convogli diretti verso Messina e verso Reggio Calabria.

b) Raccordo sulla sponda Sicula

Assai più importante si presenta il raccordo tra Ganzirri e

Messina che richiede la costruzione di una linea a semplice binario sviluppantesi a monte dell'attuale strada litoranea a mezzo costa, con una lunghezza complessiva di Km. 13,680.

Il costo complessivo delle opere ferroviarie necessarie per realizzare i due raccordi si aggirerà intorno a L. 15.000.000.000.=

In proposito è opportuno rappresentare che la costruzione della diga e quella dei raccordi ferroviari, non turberà in alcun modo l'attuale situazione generale di cose, per quanto, concerne gli interessi della Città di Messina, e le funzionalità della sua Stazione e del suo Porto, ma sarà anzi indubbiamente motivo di grande incremento di traffici e di conseguenti benefici economici per la industre Città, ed il suo "interland".

Altrettanto sarà per quanto d'interesse della prospiciente Calabria.

Infine la realizzazione della progettata diga, porterà a forti economie di spese d'esercizio, e ad un vero snellimento del traffico ferroviario, presumibilmente dell'ordine di alcuni miliardi di lire annui.

Roma, 14 dicembre 1956.-

CO. SI. CA.

PREVENTIVO DI MASSIMA DELL'OPERA

Corpo della diga

- Pietrame mc. 50.000.000 x L.900 = L. 45.000.000.000

Sistemazione piattaforma

mq. 105.000 x L.2.000 = " 210.000.000

Muratura in calcestruzzo

mc. 138.000 x L.10.000 = " 1.380.000.000

Chiusa " 3.410.000.000

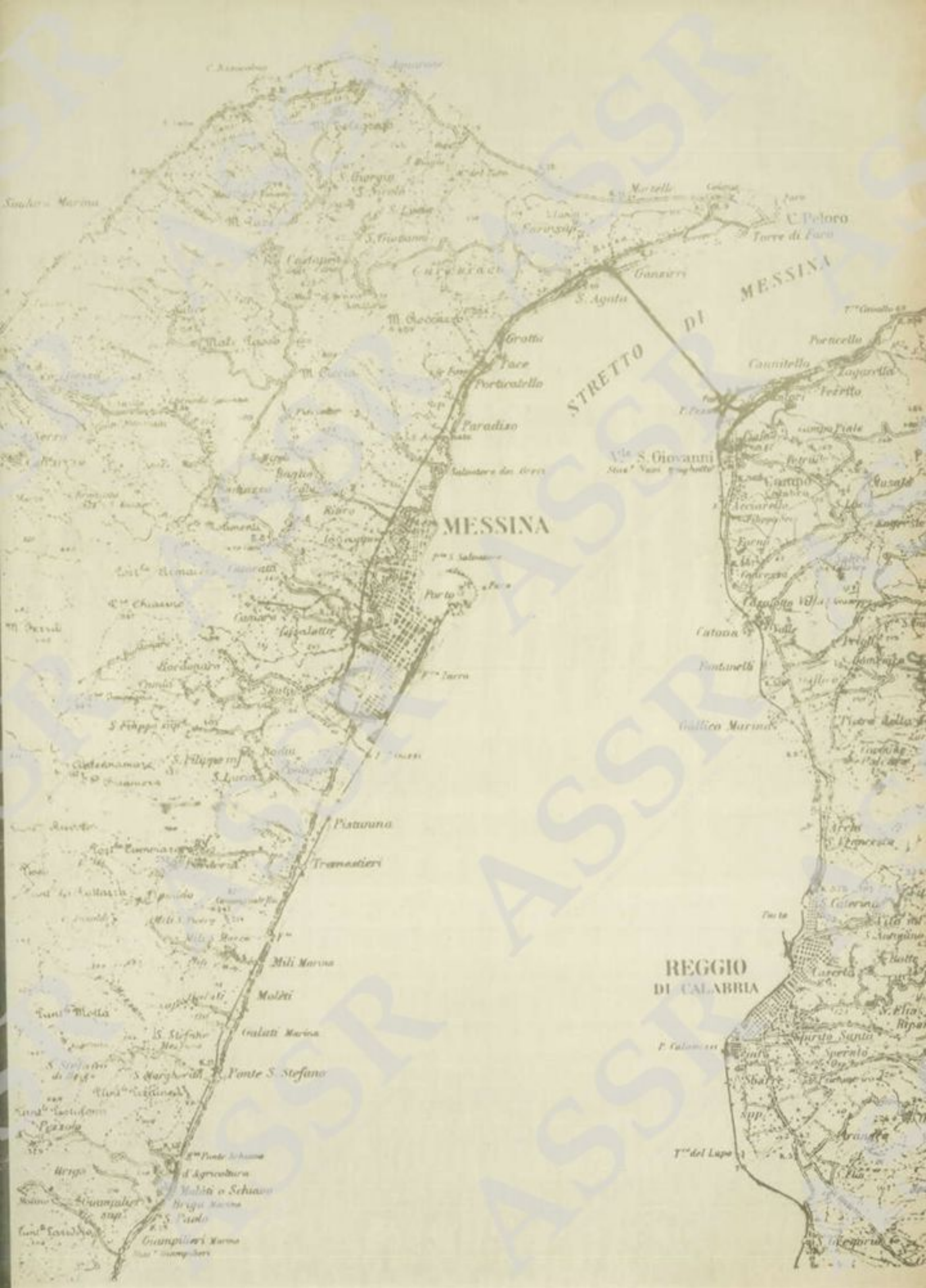
Totale.....L. 50.000.000.000

Imprevisti 20% " 10.000.000.000

IMPORTO TOTALE.....L. 60.000.000.000

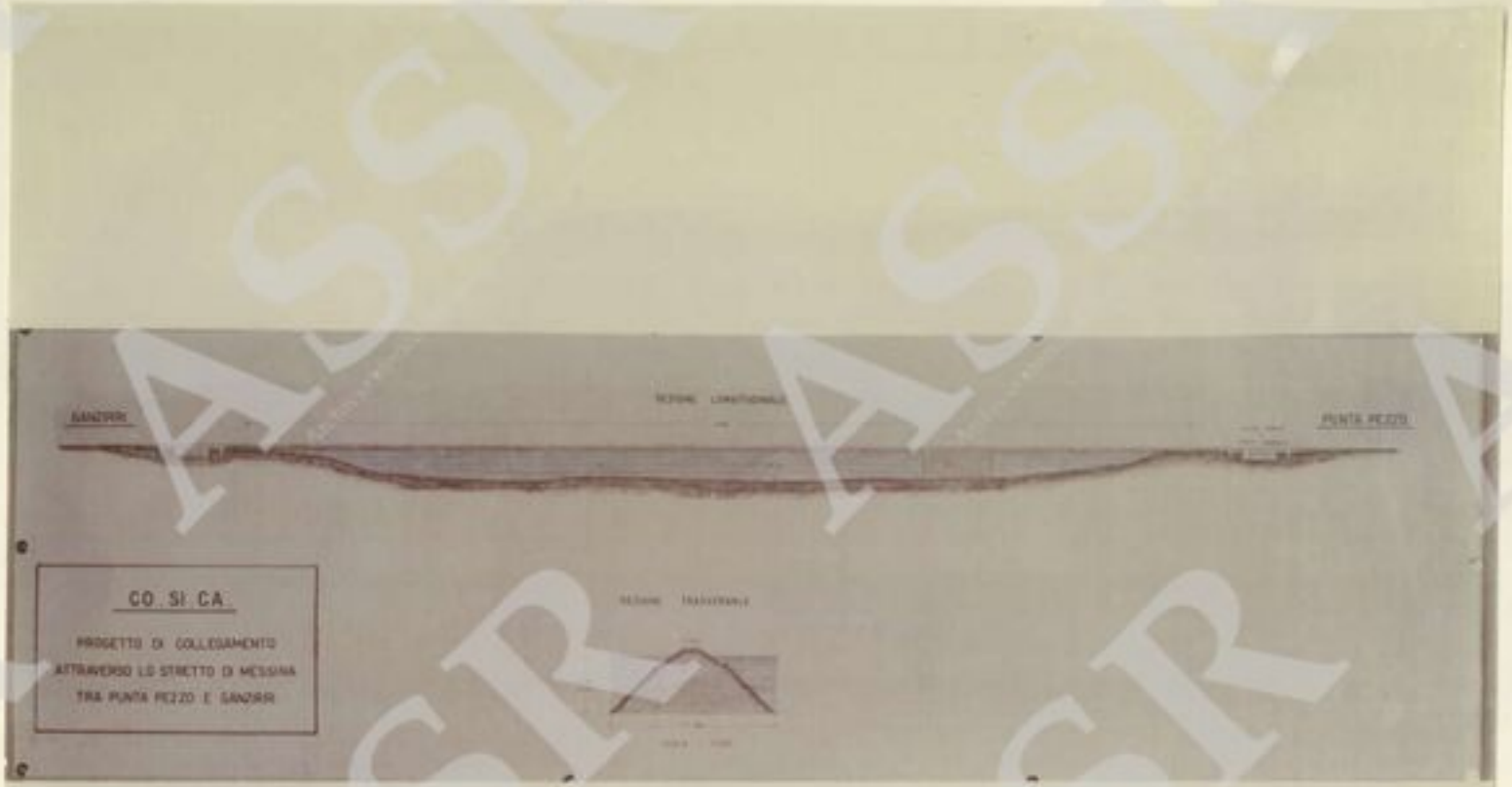
Sistemazione dei raccordi ferroviari sulla
costa Sicula e su quella Calabra circa ....." 15.000.000.000

IMPORTO GENERALE..L. 75.000.000.000



C. Peloro
Torre di Faro
Ganzirri
S. Agata
STRETTO DI MESSINA
Grotta
Tace
Porticatello
Paradiso
Salvatore dei Greci
MESSINA
Porto
Pistunina
Tremestieri
Mili Marina
Molèti
Galati Marina
Ponte S. Stefano
Molèti o Schiavo
Briga Marina
S. Paolo
Giampilieri Marina
Porticello
Cannitello
Zagarella
Ferrito
Vlle S. Giovanni
Campo
Acciarello
Catona
Fontanelli
Gallico Marina
Archi
S. Caterina
REGGIO
DI CALABRIA
Spirito Santo
S. Sperato
Sbarre
Tre del Lupo


Faro superiore
Torre Faro
S. Agata


SANZIRR
PUNTA PEZZO
CO SI CA
PROGETTO DI COLLEGAMENTO
ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA
TRA PUNTA PEZZO E SANZIRR





ALCUNI LAVORI GIA' ESEGUITI DI NATURA ANALOGA

- Istmo attraverso lo Stretto di Canso (V. relazione allegata)

- Istmo fra le Isole Orkney (Scapa Flow,Scozia),per la costruzione del quale furono utilizzati prigionieri di guerra italiani; cfr. The Engineer,July 1945.

- Istmo attraverso lo Stretto Mare Island,California; cfr. The Military Engineer - Jannuary - Febbruary 1937.

- Istmo Festland - Nordstrand al confine fra Germania e Danimarca cfr. Die Bautechnik - Juni 1936.-

-7.-1.56



Serpeggiando attraverso le profonde acque dello stretto di canso il nuovo istmo artificiale sostiene il traffico stradale e ferroviario per l'isola di Capo Breton.La struttura delle chiuse (in primo piano)è lunga 3950'(mt.1204).La montagna Porcupine (sullo sfondo al centro) usata come cava per il pietrame di riporto.-

Causeway Crosses "Uncrossable" Canso

Realizing a dream of many years' standing, the Province of Nova Scotia August 14 was officially joined by an all-weather "bridge" to rich Cape Breton Island—its principal industrial area.

The link is a rockfill causeway across the 3,600-ft wide, 187-ft deep Straits of Canso, that carries both railroad and highway traffic to and from the industrial and mining areas of the island. A deep navigation lock at the Cape Breton (north) side of the strait, is scheduled for completion late this year.

Although economists and politicians alike had long considered a vehicular traffic link between the island and the Nova Scotian mainland to be an economic must, geographic, geologic and climatic conditions seemed to offer an insurmountable barrier. For many years, the only direct link was a railroad car ferry which could not operate between March and June each year.

Although a bridge has been considered several times (ENR April 7, 1949, p. 17) planners ran into the same objections: Each year between March and June, northern ice field spew millions of tons of ice, carried by a 5 to 7 knot current, through the Strait of Canso—and the ice would endanger a bridge substructure. Another scheme considered—and discarded because of prohibitive costs—was a bridge or causeway and tunnel.

But in the spring of 1952, after designs had been prepared by the Montreal Consulting Engineering firm of O. J. McCulloch & Co., the Canadian Department of Transport surprised many Nova Scotians by issuing a contract to the Northern Construction Co. and J. W. Stewart Ltd., to build a causeway at an approximate cost of $22 million.

The consultants figured that a causeway would solve the ice problem since it would completely eliminate the swift current, and ice carried against the structure would be carried away by the next change of wind, with little harm.

Shortly after letting the original contract, the department let an additional contract for $5.5 million, to T. C. Gorman, Ltd., also of Montreal, for construction of a navigation lock at the Cape Breton side that would be (with approaches) 3,950 ft long, 80 ft wide and 47 ft deep, so that shipping could continue to use the straits as a shortcut from the St. Lawrence to the sea.

• Mountain moving—The contractors found a ready answer to the problem of supplying fill in the form of Porcupine Mountain, on the mainland shore of the strait within a quarter-mile of the construction site. "Big Porky" is largely composed of granite, with appreciable amounts of andesite and rhyolite.

More than 4,500,000 cu yd of this rock would be needed to form the causeway, which had been designed to a length of 4,300 ft, in an "S" curve expected to strengthen the structure against water and ice pressures.

Working a full 24-hour shift, despite often inclement weather, the Northern Construction-Stewart organization found actual causeway construction a matter of force and hauling capacity, rather than one of technical difficulty.

Rock was dumped out as far as possible by big rubber-tired end-dump trucks, then pushed further by bulldozers working close to the water's edge. They created a triangular-shaped



L'Isola di Capo Breton estremità economica del la Nuova Scozia.



causeway, 600 ft wide at the bottom and 80 ft wide at the top reaching a final depth of more than 200 ft, after dumping operations narrowed the channel and thus increase velocity of the current within the straits which caused some additional scour.

And although paving was not completed, rail and truck traffic began using the new link late in May, and the car-ferry ceased operations.

• **Lock construction**—Meanwhile, the Gorman company, with an almost all-native crew, had started operations on lock construction.

In detail, the lock consists of two reinforced concrete mooring berths, each 700 ft long; a lock 1,900 ft long, 80 ft wide, 47 ft. deep, and a 650-ft protection wall of rock riprap at the east end. In addition, approach channels will be dredged by Gorman.

Construction entailed more than 440,000 cu yd of excavation—more than half of it in rock; use of about 100,000 cu yd of concrete; and the approach channel will entail another 137,000 cu yd of dredging.

S. M. Telfer, president of Gorman, said the most spectacular part of his company's work was a 2,200 ft long cellular steel sheetpile system installed along the outer edge of the excavation to permit excavation work to depths of as much as 52 ft below mean low water. The cells were 45 ft in diameter, driven to rock, and filled with clay and rock, as well as being cross-braced internally.

This cofferdam consisted of a total of 34 cells. Although the contractor provided a number of 8 in. diesel pumps for emergency use, they were used only occasionally, after heavy rains. Under normal circumstances, a series of 2 in. pumps were found sufficient to keep the area dry.



Banchi di ghiaccio in estate e la forte corrente scoraggiarono i primitivi progetti. Sopra la struttura parzialmente finita usata dai costruttori come strada di convogliamento materiali.-

Traduzione da "ENGINEERING NEWS RECORD" del 25 Agosto 1955 - pagine 42 e 43

oooooooooo

UNA STRADA RIALZATA ATTRAVERSA "L"INTRAVERSABILE" CANSO

^^^^

Realizzando un sogno di molti anni la provincia della Nuova Scozia è stata ufficialmente unita, il 14 agosto, alla ricca isola di Capo Breton, sua principale area industriale, per mezzo di un passaggio permanente transitabile in qualsiasi condizione atmosferica.

Tale congiunsione attraverso lo stretto di Canso, lungo 3.600'(metri 1.100) e profondo 187' (mt.57), è costituita da una strada rialzata su gettata di scogliera destinata al traffico stradale e ferroviario da e per le aree industriali e minerarie dell'isola.

Il completamento dà una profonda chiusa di navigazione al lato Capo Breton (Nord) dello Stretto è in programma per gli ultimi del corrente anno.

Benchè da lungo tempo, economisti ed uomini politici ritenessero questo congiungimento una assoluta necessità, tuttavia condizioni geografiche, geologiche e climatiche sembravano opporre una insormontabile barriera. Per parecchi anni l'unico congiûngimento diretto è stato un ferry-boat per vagoni ferroviari che non poteva però navigare nel periodo da marzo a giugno.

Benchè si fosse preso in considerazione diverse volte la costruzione di un ponte (vedi ENR del 17.4.1949 pagina 17, i progettisti incappavano sempre nelle stesse obiezioni: ogni anno, fra marzo e giugno, la banchina del nord getta attraverso lo stretto di Canso milioni di tonnellate di ghiaccio, trasportato da una corrente di 5 ÷ 7 nodi (2,60 ÷ 3,60 metri al secondo) e il ghiaccio avrebbe seriamente messo in pericolo le sottostrutture di un ponte. Un altro progetto discusso e scartato a causa del costo proibitivo, è stato un ponte o, una strada rialzata e una galleria.

Ma nella primavera del 1952, dopo che i dettagli di progetto erano stati preparati dalla ditta di Ingegneri Consulenti O.J.mc. Gulloch & Co di Montreal, il Dipartimento Canadese dei Trasporti sorprese molti nella Nuova Scozia quando assegnò alle Imprese Northiern Construction Co. e J.W. Stewart ltd. un

contratto per la costruzione di una strada rialzata del costo approssimativo di 22 milioni di dollari (lire 13.750.000.000 circa).

I Consulenti ritengono di risolvere con tale struttura il problema del ghiaccio in quanto viene eliminata completamente la veloce corrente e il ghiaccio, trascinato contro la struttura, è riportato via dal seguente cambiamento di vento, con trascurabile danno.

Subito dopo l'assegnazione del suddetto lavoro, il Dipartimento ha assegnato un contratto aggiuntivo di 5,5 milioni di dollari (lire 3.438.000.000 circa) alla T.C. Gorman Ltd pure di Montreal, per la costruzione di una chiusa di navigazione al lato Capo Breton, di 3.950' (metri 1.204) di lunghezza, larga 80' (metri 24) e alta 47' (metri 14,30) cosicchè le navi potranno continuare ad usare lo stretto come scorciatoia dal S. Lorenzo al Mare.

IL MOVIMENTO DI UNA MONTAGNA

Gli appaltatori hanno trovato una pronta soluzione del problema di rifornimento del materiale di riporto usufruendo della montagna Porcupine sulla riva della terraferma, a un quarto di miglio (metri 400) dal posto di lavoro. "Big Porky", come viene chiamata la montagna, è principalmente composta di granito con apprezzabili quantità di andesite e riolite.

Più di 4.500.000 yarde cubiche (mc.3.450.000) di questa roccia saranno necessarie per formare la strada rialsata, progettata per una lunghezza di 4.300' (metri 1.311) e a forma di "S" ritenuta la forma più idonea per resistere alla forte pressione dell'acqua e del ghiaccio.

Lavorando a pieni turni di 24 ore, malgrado le condizioni atmosferiche spesso inclementi, la Northiern Construction-Stewart ha constatato che l'opera è più una questione di forze lavorative e capacità di trasporti che di difficoltà tecniche.

Il pietrame veniva scaricato il più lontano possibile a mezzo di autocarri ribaltabili e poscia spinto da bulldozer operanti in prossimità del bordo delle acque, creando una scogliera larga 600'(ml.183) alla base e 80' (ml.24) in testa con altezza massima di 200' (ml.61), dopo che le operazioni di scarico avevano ristretto il canale.

Tale restringimento ha fatto aumentare la velocità della corrente nello stretto causando un temporaneo aumento dell'azione di apportazione delle acque.

Benchè la pavimentazione non fosse stata ancora completata il traffico stradale ferroviario ha cominciato ad usare il nuovo congiungimento agli ultimi di maggio e il ferry-boat ha sospeso la sua attività.

COSTRUZIONE DELLA CHIUSA

Nel frattempo,la Compagnia Corman,con squadre quasi tutte locali,ha iniziato i lavori di costruzione della chiusa.

In dettaglio la chiusa consiste di: due fondali d'ormeggio in cemento armato ciascuno lungo 700' (metri 913); una chiusa lunga 1.900' (metri 579),larga 80' (metri 24) e alta 47' (metri 14,30); un muro di protezione in scogliera di pietrame all'estremo est. Saranno inoltre dragati,sempre dalla stessa Corman,i canali d'ingresso alla chiusa.

La costruzione ha richiesto più di 440.000 yarde cubiche (mc.336.406) di scavo,di cui più della metà in roccia e 100.000 yarde cubiche (mc.76.456) di calcestruzzo; la sistemazione dei canali richiederà 137.000 yarde cubiche (mc. 104.745) di dragaggio.

S.M. Telfer,Presidente della Corman,ha dichiarato che la più spettacolare parte del lavoro della sua Compagnia è stato l'impianto di una palancolata metallica cellulare di 2.200' di lunghezza (metri 670),sistemata lungo il bordo esterno dello scavo,per permettere i lavori di scavo a una profondità fino a 32' (metri 9,75) sotto il livello medio minimo delle acqua. Gli elementi cellulari erano di 45' (metri 13,70) di diametro con irrigidamento incrociato all'interno, incastrati nella roccia e riempiti con pietrame ed argilla.

Questa diga di contenimento consisteva in un totale di 34 elementi cellulari.

Benchè l'appaltatore disponesse di un certo di pompe diesel da 8" in caso di emergenza,esse sono state usate solo occasionalmente dopo forti.pioggie.

In circostanze normali una serie di pompe da 2" sono state sufficienti a tenere l'area in secco.-