

DECRETO-LEGGE N. 35 DEL 2023. IL PONTE CHE NON C'È: SPERPERO DI DENARO PUBBLICO PER UN PROGETTO IRREALIZZABILE

*Questo decreto non serve a ridurre il gap infrastrutturale del Mezzogiorno, non serve a migliorare la mobilità degli italiani, non serve a ridurre l'inquinamento, né a velocizzare il trasporto merci. Nulla di tutto ciò. Non serve nemmeno a realizzare, secondo le promesse della destra, un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, perché **si tratta di un progetto sbagliato e irrealizzabile.***

Questo provvedimento**, così fortemente voluto dalla destra e dal ministro dei Trasporti Salvini e contro il quale ci siamo battuti in Parlamento, **serve soltanto a riportare in vita la Società Ponte sullo Stretto** e a resuscitare un progetto del 2011 già bocciato dieci anni fa dal governo Monti. Un progetto di ponte a un'unica campata che aveva sollevato allora, e continua a farlo oggi, **enormi dubbi di fattibilità tecnica e di impatto ambientale.

***Durante le audizioni** nelle Commissioni Ambiente e Lavori pubblici, **numerossime sono state le contrarietà** evidenziate.*

***Ulteriori dubbi**, questa volta **di tipo economico**, sono stati espressi dal [servizio Bilancio della Camera](#), poiché il costo complessivo dell'opera comprenderà non solo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti annullati, ma il meccanismo prefigurato dalla norma ha l'effetto di **includere nel costo dell'opera nuove voci di spesa** precedentemente non considerate.*

***I dubbi sulla correttezza del procedimento** derivano anche dal fatto che i contratti e gli accordi quadro possono essere modificati senza una nuova procedura d'appalto solo purché l'eventuale aumento di prezzo **non ecceda il 50%** del valore del contratto iniziale (**art. 106 del codice dei contratti pubblici**). Circostanza che, appunto, non è per niente sicura.*

*Il decreto, dunque, non fa altro che rimettere in moto un processo di valutazioni e preventivi, senza indire una nuova gara, ma basandosi su quella vinta nel 2005 dalla Società Ponte sullo Stretto del consorzio Eurolink (oggi Webuild). **La stima dei costi** era stata allora di 3,9 miliardi, divenuti 8,5 miliardi nel 2012, quando il governo Monti decise di chiudere la società e bocciare il progetto. Secondo le stime dei tecnici del ministero dell'Economia, inserite nell'ultimo Def, si calcola che oggi il progetto verrebbe a costare intorno ai 13,5 miliardi di euro, a cui andrebbe però aggiunto circa un miliardo per le opere compensative a terra, **per un totale di quasi 15 miliardi di euro.** Ma delle risorse necessarie al momento **non c'è un euro.***

*È lo stesso governo a mettere nero su bianco, **nel Def**, che **non esistono coperture finanziarie** disponibili a legislazione vigente.*

Ovviamente, soprattutto durante **le campagne elettorali in Calabria e Sicilia**, il governo ha promesso che in futuro le risorse verranno trovate. Dove, come e quando, però, non è dato sapersi. Addirittura il ministro Salvini è arrivato a dire che nel 2024 verrà posta la prima pietra e che il ponte sarà transitabile nel 2032. Certo, è lo stesso Salvini che nel 2016 diceva in diretta a La7 che “il Ponte non sta in piedi, e che sarebbe meglio destinare quei soldi a rifare le scuole”. Un curioso caso di conversione lungo la via dello Stretto.

Durante la discussione generale **Maria Stefania Marino (PD-IDP)** ha denunciato lo **sperpero di risorse pubbliche**: “non esiste un progetto, un ente finanziatore, non esiste una proposta per reperire fondi, eppure con un emendamento di Lega e Forza Italia viene deciso di **spendere 7 milioni di euro per pubblicizzare un progetto che non esiste**”. Aggiungendo che “la società che dovrebbe occuparsi della realizzazione del progetto è una società contro cui l'Italia è impegnata, ormai da 10 anni, in una controversia giudiziaria”.

Da qualunque parte si osservi il decreto, risulta chiaro che non c'è alcuna volontà di fare il Ponte ma solo di rimettere in piedi un carrozzone. Come evidenziato da **Nico Stumpo (PD-IDP)**, sempre in discussione generale: “questo progetto non ha una sola autorizzazione ambientale. Io mi chiedo: oltre alla seconda prima pietra, a luglio 2024, in queste condizioni, cosa si farà? (...) **Ulteriori prebende**, che saranno l'unica cosa che sarà fatta nel prossimo anno, distribuendo soldi per alimentare un po' di sperpero di denaro pubblico. **Si fa una norma, non un ponte, una norma**”.

Del tutto **assente**, inoltre, **il protagonismo territoriale**. Per coinvolgere i territori abbiamo presentato **due emendamenti**: uno prevedeva un **dibattito pubblico** sull'opera, anche al fine di valutare quante più possibili soluzioni progettuali; e un secondo che prevedeva la **partecipazione a titolo gratuito dei sindaci di Villa San Giovanni e di Messina**, i due comuni maggiormente coinvolti dall'eventuale realizzazione dell'opera, nel CdA della società che realizzava l'infrastruttura. Ma la maggioranza di destra li ha **bocciati** entrambi.

L'assenza di dibattito pubblico è particolarmente grave, anche perché il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 prevede espressamente l'obbligatorietà del dibattito pubblico per tutte le opere pubbliche stradali, ferroviarie e infrastrutturali che superino i 500 milioni di euro. Figuriamoci dunque se non sia obbligatorio per un'opera di un tale impatto e di un costo previsto di quasi 15 miliardi di euro. Il dibattito pubblico, così come previsto, ha l'obiettivo di rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche, attraverso una procedura che consente di informare e far partecipare le comunità interessate, con garanzie sul coinvolgimento, risposte adeguate e tempi chiari. Forse è proprio quello che la maggioranza di destra voleva evitare.

“È evidente – ha sottolineato **Marco Simiani**, capogruppo PD-IDP in Commissione Ambiente durante [la dichiarazione di voto sulla fiducia](#) - che per la maggioranza l'opera sia soltanto **uno spot** e, quindi, non si voglia la partecipazione delle comunità locali e degli enti territoriali, che potrebbero facilmente e rapidamente **svelare il bluff**. (...) Ma non finisce qui. Il decreto, pur essendo vuoto di progetti e di risorse, è **ricco di errori procedurali**, che potrebbero aprire **contenziosi con l'Europa** (...). L'aggiornamento della progettazione e del cronoprogramma realizzativo potrebbe infatti superare del 50 per cento il totale dei costi iniziali, soglia oltre la quale scatta l'obbligo di una nuova gara”.

Come ha evidenziato durante la [dichiarazione di voto finale Anthony Emanuele Barbagallo \(PD-IDP\)](#), capogruppo in Commissione Trasporti, “il ponte più lungo del mondo,

ad oggi, infatti, è quello di Akashi, in Giappone, di circa 1.900 metri. Il governo **Meloni propone un ponte ad una campata, con una luce di circa 3.200 metri, pari quasi al doppio del ponte più lungo ad oggi esistente al mondo.** (...) L'interesse pubblico avrebbe imposto di contenere i costi e realizzare un'opera sicura che tuteli l'ambiente e il paesaggio, con un procedimento trasparente.”.

Purtroppo in questo decreto di tutela dell'ambiente, di trasparenza e certezza dei costi, di una tempistica chiara, delle risorse necessarie, di un controllo sulla concessionaria, sui subappalti: di tutto ciò non c'è traccia.

La capogruppo Chiara Braga ha così sintetizzato: “un decreto sbagliato e dannoso, fatto di forzature e sprechi. Un progetto vecchio e irrealizzabile. Una inutile stelletta sulla felpa di Salvini che non risolve nessuno dei problemi di collegamento e sviluppo della Sicilia e dell'Italia”.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge del governo “Conversione in legge del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria” ([AC 1067](#)) e ai relativi [dossier](#) dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

Assegnato alle Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti.

SINTESI DELL'ARTICOLATO

ASSETTO SOCIETARIO E GOVERNANCE DELLA STRETTO DI MESSINA S.p.A. (ART. 1)

L'articolo 1 modifica l'assetto societario della Stretto di Messina S.p.a. (SDM), ne disciplina le attività all'estero e ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo.

Sono, inoltre, affidati a RFI S.p.A. la gestione degli impianti ferroviari del Ponte e le relative spese. È prevista la **qualificazione di società in house della Stretto di Messina S.p.A.** e sono disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche con la previsione della possibilità di nomina con D.P.C.M., su proposta del ministro delle Infrastrutture qualora ne ravvisi la necessità, di un commissario straordinario che opera secondo specifiche disposizioni dell'art. 12 del D.L. n. 77/2021.

Viene, infine, disciplinata la costituzione di un **Comitato scientifico** con compiti di consulenza tecnica.

Grazie ad un emendamento del PD, approvato in sede referente, è stato posto **un tetto massimo** al costo annuo di tale Comitato, e grazie ad un nostro ordine del giorno, approvato dal Parlamento, il governo si è impegnato a scegliere **i componenti del Comitato scientifico** esclusivamente tra **esperti** dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed

esperienza. Mentre in precedenza i requisiti di professionalità richiesti erano vaghi e non stringenti.

RAPPORTO DI CONCESSIONE (ART. 2)

L'articolo 2 ridefinisce il **rapporto di concessione fra il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina S.p.A.** in considerazione delle modifiche apportate alla governance della Società. A seguito dell'approvazione di una proposta emendativa da parte delle Commissioni riunite, inoltre, sono state inserite delle disposizioni volte a **garantire la piena coerenza** del processo di aggiornamento **del costo complessivo** dell'opera con i documenti di finanza pubblica.

Come detto, però, è proprio su questo punto che si soffermano i rilievi del servizio Bilancio della Camera, poiché non vi è alcuna certezza che l'aumento del costo complessivo non superi la soglia del 50%, oltre la quale sarebbe necessaria una nuova gara.

RIAVVIO DELLE ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE DELL'OPERA (ART. 3)

L'articolo 3 dispone che l'opera sia **inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo.**

Prevede, inoltre, la presentazione di **una relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi il Consiglio di amministrazione** della concessionaria; al termine del procedimento di approvazione della relazione da parte della società concessionaria, ha luogo la **conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo** e sulla relazione in questione.

In quest'articolo, si specificano poi **le modalità procedurali per la valutazione d'impatto ambientale** sul progetto definitivo e **si indicano, altresì, gli atti e i documenti sottoposti all'approvazione del CIPESS** (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica) e gli esiti derivanti dalla **determinazione conclusiva del CIPESS**, in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione, di cantierizzazione dell'opera e di **approvazione del progetto** esecutivo e, come specificato in sede referente, delle **relative varianti.**

In realtà, **la valutazione di impatto ambientale al momento manca.** Ci siamo battuti affinché fosse prevista la **valutazione di impatto ambientale su tutti i contenuti** del progetto definitivo integrato, in modo da avere **un giudizio complessivo** e unitario, che comprenda sia l'impianto originario, sia le prescrizioni nuove e aggiornate. Ma la maggioranza di destra è rimasta sorda alle nostre richieste.

PROCEDURE ESPROPRIATIVE RELATIVE ALL'OPERA (ART. 3-BIS E ART. 4 COMMA 9-QUATER)

L'articolo 3-bis, inserito durante l'esame in sede referente, reca disposizioni volte a **disciplinare le procedure espropriative relative alle opere di realizzazione del Ponte**, prevedendo in particolare **appositi spazi internet** per la dematerializzazione delle comunicazioni e dei documenti e per garantire la pubblicità e la trasparenza delle procedure.

Gli aspetti di dettaglio, ivi compresa la definizione del flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, sono demandati ad un **apposito decreto ministeriale**.

Il comma 9-quater dell'articolo 4, inserito durante l'esame in sede referente, autorizza la **spesa di 150.000 euro, per l'anno 2024, per l'implementazione dei sistemi informatici di gestione degli espropri previsti dall'articolo 3-bis**, e ne disciplina la copertura finanziaria.

Come PP-IDP, **abbiamo più volte chiesto un ufficio speciale per le espropriazioni**, per capire cosa stia succedendo, per capire quale sarebbe il costo, invece la risposta della maggioranza è stata una **procedura farraginoso** e volta **esclusivamente alla digitalizzazione**. Con la dichiarazione di pubblica utilità, prevista nella manovra dello scorso anno, **il valore per 1.000 immobili previsti dalla procedura espropriativa è zero**; non solo degli immobili, ma anche delle attività produttive, e per le famiglie che rischiano concretamente di spostare la loro organizzazione di vita.

DISPOSIZIONI FINALI (ART. 4)

L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento al fine di consentire, in tempi rapidi, **la riattivazione della società e la ridefinizione dei rapporti contrattuali** dalla medesima stipulati. A seguito delle modifiche introdotte dalle Commissioni riunite, nel corso dell'esame in sede referente, sono state introdotte **disposizioni in merito ai progetti prioritari** per l'adeguamento delle infrastrutture, al completamento dell'autostrada A19 **Palermo-Catania**, ad un piano integrato finalizzato ad **adeguare il sistema del trasporto pubblico locale** e regionale nell'area dello Stretto di Messina, al monitoraggio antimafia della realizzazione dell'opera e ad un **piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte** sullo Stretto.

Come più volte sottolineato, a fronte di un'opera di tale portata, servirebbe un dibattito pubblico, cosa che il governo non vuole. Quello che questo articolo prevede è, invece, un **surrogato del dibattito, ossia un piano di comunicazione** sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Ma una semplice campagna di comunicazione è assolutamente insufficiente e non idonea, perché non sostituisce in alcun modo quello che doveva essere un processo decisionale che consentisse in via preliminare di verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica, quante più possibili soluzioni progettuali.

Per tale **campagna di comunicazione** sono stati **stanziati 7 milioni di euro** per il periodo che va dal 2024 al 2030.

ENTRATA IN VIGORE (ART. 5)

L'articolo 5 dispone che il decreto-legge entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Il decreto-legge è dunque vigente dal 1° aprile 2023.