Senato della Repubblica
XIX Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 705

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

28/04/2024 - 05:09

Indice

1. DDL S. 705 - XIX Leg. 1

1.1. Dati generali 2

1.2. Testi 3

1.2.1. Testo DDL 705 4

1.2.2. Testo approvato 705 (Bozza provvisoria) 30

1.2.3. Testo 1 36

1.2.4. Testo 2 42

1.3. Trattazione in Commissione 132

1.3.1. Sedute 133

1.3.2. Resoconti sommari 134

1.3.2.1. 8^ Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) 135

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 41 (pom.) del 17/05/2023 136

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 42 (ant.) del 23/05/2023 138

1.4. Trattazione in consultiva 199

1.4.1. Sedute 200

1.4.2. Resoconti sommari 201

1.4.2.1. 1^ Commissione permanente (Affari Costituzionali) 202

1.4.2.1.1. 1ªCommissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 67 (pom.) del 23/05/2023 203

1.4.2.2. 2^ Commissione permanente (Giustizia) 207

1.4.2.2.1. 2ªCommissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 51 (pom.) del 23/05/2023 208

1.4.2.3. 4^ Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) 215

1.4.2.3.1. 4ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 53 (pom.) del 23/05/2023 . 216

1.4.2.4. 5^ Commissione permanente (Bilancio) 222

1.4.2.4.1. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 78 (pom.) del 23/05/2023 223

1.4.2.4.2. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 79 (ant.) del 24/05/2023 228

1.4.2.5. 10^ Commissione permanente (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) 230

1.4.2.5.1. 10ªCommissione permanente (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 71 (ant.) del 23/05/2023 231

1.4.2.6. Comitato per la legislazione 235

1.4.2.6.1. Comitato per la legislazione - Seduta n. 14 (pom.) del 23/05/2023 236

1.5. Trattazione in Assemblea 243

1.5.1. Sedute 244
1.5.2. Resoconti stenografici 245
1.5.2.1. Seduta n. 70 del 23/05/2023 246
1.5.2.2. Seduta n. 71 del 24/05/2023 300

1. DDL S. 705 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

collegamento al documento su www.senato.it

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 705

collegamento al documento su www.senato.it

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 705

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri** (MELONI)e dal **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** (SALVINI)di concerto con il **Ministro dell'economia e delle finanze** (GIORGETTI)

(V. *Stampato Camera n.* **1067**)

approvato dalla Camera dei deputati il 16 maggio 2023

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 17 maggio 2023

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 31 MARZO 2023, N. 35

All'articolo 1, comma 1:

alla lettera a)*, numero 1), le parole:* « R.F.I. S.p.a., » *sono sostituite dalle seguenti:* « le società R.F.I. S.p.a. e » *e le parole:* « le Regioni Sicilia e Calabria » *sono sostituite dalle seguenti:* « la Regione siciliana e la Regione Calabria »;

dopo la lettera a) *è inserita la seguente:*

« *a-bis)* all'articolo 1, terzo comma, le parole: "delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS" sono sostituite dalle seguenti: "delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a." »;

alla lettera b), *numero 1), capoverso, al primo e al terzo periodo, le parole:* « Regione Sicilia » *sono sostituite dalle seguenti:* « Regione siciliana » *e le parole:* « da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « dalle società R.F.I. S.p.a. »;

alla lettera c):

al numero 1), le parole: « a R.F.I. » *sono sostituite dalle seguenti:* « alla società R.F.I. »;

al numero 2), le parole: « "ad eccezione » *sono sostituite dalle seguenti:* « ", ad eccezione »*, dopo la parola:* « ferroviari » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e le parole:* « di R.F.I. » *sono sostituite dalle seguenti:* « della società R.F.I. »;

alla lettera d)*, capoverso Art. 3*-bis:

al comma 1, dopo le parole: « dell'articolo 16 del » *sono inserite le seguenti:* « testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al »;

al comma 4:

al primo periodo, dopo le parole: « lettera *c)*, del » *sono inserite le seguenti:* « testo unico di cui al »;

al secondo periodo, le parole: « del decreto legislativo » *sono sostituite dalle seguenti:* « , del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo »;

al terzo periodo, le parole: « e i trasporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « e dei trasporti » *e le parole:* « del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020 » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'articolo 1, comma 7, della legge 6 novembre 2012, n. 190 »;

al quarto periodo, le parole: « della finanza pubblica.". » *sono sostituite dalle seguenti:* « della finanza pubblica. »;

al comma 5, secondo periodo, le parole: « , e il medesimo opera » *sono sostituite dalle seguenti:* « . Il commissario opera » *e dopo le parole:* « terzo e quarto periodo » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , »;

alla lettera e)*, capoverso 6:*

al primo periodo, dopo la parola: « concessionaria, » *sono inserite le seguenti*: « nel limite massimo di 500.000 euro annui, »;

al terzo periodo, dopo la parola: « scelti » *sono inserite le seguenti:* « , d'intesa con la Regione siciliana e la Regione Calabria, »;

è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La Regione Calabria e la Regione siciliana si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa di cui al terzo periodo; decorso tale termine, l'intesa si intende acquisita ».

All'articolo 2:

al comma 1, le parole: « di seguito "società » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominata: "società »*, la parola:* « riprende » *è sostituita dalle seguenti:* « riacquista efficacia » *e le parole:* « di seguito "opera" » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato: "opera" »;

al comma 3, al primo periodo, le parole: « A.N.A.S. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « La società A.N.A.S. S.p.a. » *e, al terzo periodo, la parola:* « provvederà » *è sostituita dalla seguente:* « provvede »;

al comma 4, le parole: « , d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è autorizzato a sottoscrivere » *sono sostituite dalle seguenti:* « è autorizzato a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, »;

al comma 5, le parole: « "Le società » *sono sostituite dalle seguenti:* « "le società » *e la parola:* « partecipazione" » *è sostituita dalla seguente:* « partecipazione," »;

al comma 6, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto »;

al comma 7, dopo le parole: « n. 1158 » *sono inserite le seguenti:* « , come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto » *e le parole:* « di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo 1, primo comma, della medesima legge n. 1158 del 1971, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto »;

al comma 8, lettera c)*:*

all'alinea, le parole: « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;

al numero 2), la parola: « pedaggiamento » *è sostituita dalla seguente:* « pedaggio »;

al numero 3), le parole: « riscosso da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « riscosso dalla società R.F.I. S.p.a., » *e le parole:* « sostenuti da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « sostenuti dalla società R.F.I. S.p.a. »;

al numero 5), le parole: « dell'opera, e le » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'opera e le »;

dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti:

« 8-*bis*. Il costo complessivo dell'opera di cui al comma 8, lettera *c)*, numero 5), nel limite massimo dell'importo indicato nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza ai sensi dell'articolo 3, comma 1, è rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai sensi del presente comma nonché dei commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *a)*, della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022 e nei limiti di cui ai commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)*, della citata direttiva 2014/24/UE.

8-*ter*. A decorrere dal 1° gennaio 2022 fino alla data della deliberazione di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, l'adeguamento dei prezzi spettante al contraente generale in caso di stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, è pari all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui ai commi 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo.

8-*quater*. Ai fini di cui al comma 8-*ter*, l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale è calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. nell'anno 2022, secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara. Ai fini della determinazione della variazione percentuale del valore di ciascuno dei progetti di cui al primo periodo si procede calcolando il rapporto tra:

a) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;

b) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.

8-*quinquies*. All'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui al comma 8-*quater* si applica una decurtazione pari alla media delle percentuali di ribasso registrate in esito all'aggiudicazione delle gare relative ai quattro progetti di cui al predetto comma 8-*quater* ».

All'articolo 3:

al comma 2:

alla lettera a)*, le parole:* « norme tecniche di costruzione NTC2018 » *sono sostituite dalle seguenti:* « norme tecniche per le costruzioni NTC2018, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, » *e dopo la parola*: « modifiche » *sono inserite le seguenti*: « alla modellazione geologica e »;

alla lettera c)*, la parola:* « salvo » *è sostituita dalla seguente:* « salve »;

alla lettera f)*, le parole:* « n. 1158 del 1971 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 17 dicembre 1971, n. 1158, »;

al comma 3, le parole: « corredata dagli » *sono sostituite dalle seguenti:* « corredata degli »;

al comma 4, secondo periodo, le parole: « del medesimo articolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « del medesimo comma » *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:* « del presente articolo »;

al comma 5:

al quinto periodo, le parole: « di adeguamento, le » *sono sostituite dalle seguenti:* « di adeguamento e le » *e le parole:* « già espresse » *sono sostituite dalle seguenti:* « già espressi »;

al settimo periodo, le parole: « e trasporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « e dei trasporti »;

al comma 7:

all'alinea, al primo periodo, le parole: « di cui al » *sono sostituite dalle seguenti:* « ai sensi del » *e, al secondo periodo, le parole:* « Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile, di seguito CIPESS, » *sono sostituite dalle seguenti:* « Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) »;

alla lettera a)*, la parola:* « ritenuti » *è sostituita dalla seguente:* « ritenute »;

alla lettera d)*, le parole:* « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;

al comma 9, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41 »;

al comma 11, dopo le parole: « del progetto esecutivo » *sono inserite le seguenti*: « e delle relative varianti ».

Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

« Art. 3-*bis*. - *(Procedure espropriative relative all'opera)* - 1. Con riguardo alle procedure espropriative previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, relative alle opere di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, l'autorità espropriante costituisce uno spazio *internet* ad accesso riservato, denominato "cassetto virtuale", finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti, nonché uno spazio *internet* a libero accesso, denominato "fascicolo virtuale", finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.
2. Le modalità operative di attivazione del cassetto virtuale e le modalità di deposito degli atti di cui all'articolo 12 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e del decreto di esproprio, nonché il flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, anche ai fini della notificazione degli atti ai sensi degli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.
3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:

a) l'identificazione dei soggetti attivi dell'espropriazione ai sensi dell'articolo 3 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, con allegazione degli eventuali atti di delega dei poteri espropriativi e dei provvedimenti di designazione del dirigente dell'ufficio per le espropriazioni e del responsabile del procedimento espropriativo di cui all'articolo 6 del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

b) i provvedimenti di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione della pubblica utilità;

c) il piano particellare di esproprio, completo di parte grafica e descrittiva;

d) i documenti di cui all'articolo 16, commi 1 e 2, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001;

e) una relazione con i criteri di quantificazione degli oneri, diretti e indiretti, di esproprio e occupazione;

f) le comunicazioni di avvio del procedimento;

g) i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;

h) le ordinanze di pagamento e di deposito, ai sensi dell'articolo 26 del citato testo unico di cui al

decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 ».

All'articolo 4:

al comma 1, le parole: « n. 1158 del 1971 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 17 dicembre 1971, n. 1158, »;

al comma 3:

all'alinea, le parole: « generale, nonché » *sono sostituite dalle seguenti:* « generale nonché », *dopo le parole:* « commi 7 e 8 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e dopo la parola:* « rinunzie » *sono aggiunte le seguenti*: « e condizioni »;

alla lettera a)*, dopo le parole:* « nei giudizi pendenti » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e la parola:* « maturata » *è sostituita dalla seguente:* « maturati »;

dopo la lettera b) *sono aggiunte le seguenti*:

« *b-bis)* l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale, dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui all'articolo 2, commi 8-*bis,* 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies;*

b-ter) l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, da inserire negli atti aggiuntivi come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge »;

al comma 4, lettera a)*, le parole:* « corredata dagli » *sono sostituite dalle seguenti:* « corredata degli »;

al comma 6, le parole: « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;

al comma 7, le parole: « con RFI S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « con la società R.F.I. S.p.a. » *e le parole:* « con ANAS S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « con la società ANAS S.p.a. »;

dopo il comma 7 sono inseriti i seguenti:

« 7-*bis*. Coerentemente con quanto previsto dal comma 7, al fine di consentire il celere completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania quale intervento funzionale alla completa operatività dell'opera, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi indicati nel piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Per il coordinamento e la realizzazione degli interventi e delle opere di cui al primo periodo, il Commissario straordinario può nominare fino a due subcommissari, responsabili di uno o più interventi. Al Commissario straordinario e agli eventuali subcommissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario e gli eventuali subcommissari nominati possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

7-*ter.* Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

7-*quater*. L'Autorità di sistema portuale dello Stretto individua i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture e avvia un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al

fine di rendere coerenti i progetti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. A tal fine la medesima Autorità di sistema portuale individua, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle finanziate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare, le infrastrutture che possono essere oggetto della rifunzionalizzazione di cui al primo periodo »;

al comma 8:

al primo periodo, le parole: « di R.F.I. S.p.a. e Anas S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

al secondo periodo, dopo le parole: « comma 491 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e dopo le parole:* « al primo periodo » *sono inserite le seguenti:* « del presente comma »;

è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, ai fini di cui all'articolo 23-*bis* del medesimo decreto legislativo »;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-*bis*. Il monitoraggio della realizzazione dell'opera per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa è attuato con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 »;

al comma 9, le parole da: « Agli oneri » *fino a:* « complessivi » *sono sostituite dalle seguenti*: « Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi per l'anno 2023, si provvede » *e le parole:* « delle finanze, delle » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle finanze delle »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-*bis*. La società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un "Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto" volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, comunque non oltre l'anno 2030. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030.
9-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
9-*quater*. Per le attività di cui all'articolo 3-*bis* è autorizzata la spesa di 150.000 euro per l'anno 2024, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
9-*quinquies*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 77 del 31 marzo 2023.*

Testo del decreto-legge	Testo del decreto-legge comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati
Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria	

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Vista la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE, e le relative norme interne di attuazione;

Vista la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante « Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente »;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante « Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi »;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante « Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale »;

Visto il decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, recante « Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30 »;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante « Norme in materia ambientale »;

Visto il decreto-legge 16 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante « Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese » e, in particolare, l'articolo 34-*decies*;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante « Codice dei contratti pubblici »;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante « Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica »;

Visto il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, recante « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 »;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante « *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure »;

Vista la legge 29 dicembre 2022, n. 197, recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025 » e, in particolare, l'articolo 1, commi 487-493;

Visto il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, recante « Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune »;

Considerata la straordinaria necessità ed urgenza di pervenire in tempi rapidi alla realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia e la Calabria, denominato « Ponte sullo Stretto di Messina », al fine di contribuire alla programmazione europea dei corridoi plurimodali, integrando la rete europea dei trasporti e della logistica e promuovendo gli obiettivi di coesione e sviluppo;

Considerata, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni volte a favorire la crescita e lo sviluppo e a dare impulso al sistema produttivo del Paese, mediante l'adozione di misure volte a stabilire un percorso accelerato per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale sullo Stretto di Messina, ritenuto prioritario e di rilevanza strategica;

Ritenuta l'urgente necessità di riattivare la Società « Stretto di Messina » e risolvere il contenzioso pendente, statuendo, da un lato, la definizione stragiudiziale delle controversie e, dall'altro lato, la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto, con contestuale ricapitalizzazione della Società e ridefinizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima;

Ritenuta la conseguente necessità ed urgenza di adeguare tutti gli atti e le disposizioni inerenti alla realizzazione dell'opera al quadro normativo vigente, e di assicurare il rispetto delle migliori e più moderne tecniche ingegneristiche, delle garanzie della sicurezza e degli odierni *standard* di tutela ambientale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 16 marzo 2023;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

emana

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Assetto societario e governance *della Stretto di Messina S.p.a.)*

1. Alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, primo comma:

Articolo 1.

(Assetto societario e governance *della Stretto di Messina S.p.a.)*

1. *Identico*:

a) identico:

1) al primo periodo, le parole « partecipano, in misura non inferiore al 51 per cento, la società ANAS Spa, le regioni Sicilia e Calabria, nonché altre società controllate, anche indirettamente, dallo Stato » sono sostituite dalle seguenti: « partecipano R.F.I. S.p.a., ANAS S.p.a., le Regioni Sicilia e Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51 per cento, il Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione, coerentemente con quanto previsto all'articolo 3-*bis*. »;

2) il secondo periodo è abrogato;

1) al primo periodo, le parole « partecipano, in misura non inferiore al 51 per cento, la società ANAS Spa, le regioni Sicilia e Calabria, nonché altre società controllate, anche indirettamente, dallo Stato » sono sostituite dalle seguenti: « partecipano **le società** R.F.I. S.p.a. **e** ANAS S.p.a., **la Regione siciliana** e **la Regione** Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51 per cento, il Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione, coerentemente con quanto previsto all'articolo 3-*bis*. »;

2) *identico;*

a-bis) **all'articolo 1, terzo comma, le parole: « delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS » sono sostituite dalle seguenti: « delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;**

b) all'articolo 2:

1) il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il Consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ricoprono rispettivamente la carica di presidente e di amministratore delegato, un membro designato dalla Regione Calabria, un membro designato dalla Regione Sicilia e un membro designato congiuntamente da R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. Il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo, in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; un membro effettivo è designato dalla Regione Calabria congiuntamente alla Regione Sicilia; un membro effettivo e un membro supplente sono designati congiuntamente da R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

2) il terzo comma è sostituito dal seguente:

« La remunerazione dei componenti del Consiglio di amministrazione è determinata ai sensi dell'articolo 2389 del codice civile. La remunerazione dei membri del Collegio sindacale è determinata ai sensi dell'articolo 2402 del codice civile. »;

b) identico:

1) *identico:*

« Il Consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ricoprono rispettivamente la carica di presidente e di amministratore delegato, un membro designato dalla Regione Calabria, un membro designato dalla Regione **siciliana** e un membro designato congiuntamente **dalle società** R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. Il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo, in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; un membro effettivo è designato dalla Regione Calabria congiuntamente alla Regione **siciliana**; un membro effettivo e un membro supplente sono designati congiuntamente **dalle società** R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

2) *identico;*

c) all'articolo 3:

1) al primo comma, le parole « all'Azienda

c) identico:

1) al primo comma, le parole « all'Azienda

autonoma delle ferrovie dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « a R.F.I. S.p.a. »;

2) al secondo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ad eccezione delle spese relative agli impianti ferroviari che sono a carico di R.F.I. S.p.a., secondo quanto disciplinato dal quadro legislativo e regolatorio vigente »;

d) l'articolo 3-*bis* è sostituito dal seguente:

« Art. 3-*bis*. - *1*. La Stretto di Messina S.p.A. costituisce società *in house* ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

2. Lo statuto della società prevede che oltre l'ottanta per cento del fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a essa affidata dagli enti pubblici soci.

3. Ai fini dell'esercizio del controllo analogo, lo statuto definisce particolari prerogative e diritti spettanti agli amministratori designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla vigilanza sull'attività della società e definisce indirizzi idonei a garantire che, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo n. 175 del 2016, sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per le predette funzioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'articolo 214, comma 3 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e i trasporti sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020. All'attuazione del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. **».**

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone al Presidente del Consiglio dei Ministri la nomina di un commissario straordinario qualora ne

autonoma delle ferrovie dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « **alla società** R.F.I. S.p.a. »;

2) al secondo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « **,** ad eccezione delle spese relative agli impianti ferroviari**,** che sono a carico **della società** R.F.I. S.p.a., secondo quanto disciplinato dal quadro legislativo e regolatorio vigente »;

d) identico:

« Art. 3-*bis*. - *1*. La Stretto di Messina S.p.A. costituisce società *in house* ai sensi dell'articolo 16 del **testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al** decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

2. Identico.

3. *Identico.*

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla vigilanza sull'attività della società e definisce indirizzi idonei a garantire che, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera *c)*, del **testo unico di cui al** decreto legislativo n. 175 del 2016, sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per le predette funzioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'articolo 214, comma 3**, del codice dei contratti pubblici, di cui al** decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e **dei** trasporti sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ai sensi **dell'articolo 1, comma 7, della legge 6 novembre 2012, n. 190**. All'attuazione del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone al Presidente del Consiglio dei Ministri la nomina di un commissario straordinario qualora

ravvisi la necessità, tenuto conto dell'attività di vigilanza svolta ai sensi del comma 4. Il commissario è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, e il medesimo opera secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, secondo periodo, comma 5, primo e quinto periodo, comma 6, terzo e quarto periodo del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Il commissario si avvale, per l'espletamento delle proprie funzioni, delle risorse umane, strumentali e finanziarie della società concessionaria, nonché di quelle della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. »;

ne ravvisi la necessità, tenuto conto dell'attività di vigilanza svolta ai sensi del comma 4. Il commissario è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze**. Il commissario** opera secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, secondo periodo, comma 5, primo e quinto periodo, comma 6, terzo e quarto periodo**,** del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Il commissario si avvale, per l'espletamento delle proprie funzioni, delle risorse umane, strumentali e finanziarie della società concessionaria, nonché di quelle della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. *»*;

e) all'articolo 4, il comma 6 è sostituito dal seguente:

« *6.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato scientifico opera secondo principi di autonomia e indipendenza ed esprime, in particolare, parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti. Il Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza. »;

e) identico:

« *6.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, **nel limite massimo di 500.000 euro annui,** di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato scientifico opera secondo principi di autonomia e indipendenza ed esprime, in particolare, parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti. Il Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti**, d'intesa con la Regione siciliana e la Regione Calabria,** tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza. **La Regione Calabria e la Regione siciliana si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa di cui al terzo periodo; decorso tale termine, l'intesa si intende acquisita** »;

f) all'articolo 5, il comma 2 è abrogato.

f) identica.

Articolo 2.

(Rapporto di concessione)

1. Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito « società concessionaria », di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riprende la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di

Articolo 2.

(Rapporto di concessione)

1. Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito **denominata:** « società concessionaria », di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, **riacquista efficacia** la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile

seguito « opera », comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.	tra la Sicilia e la Calabria, di seguito **denominato:** « opera », comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.
2. Entro il termine di nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta una o più direttive con le quali sono definiti i tempi e le modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della nomina degli organi sociali. All'esito della revoca dello stato di liquidazione della società concessionaria, con le direttive di cui al primo periodo sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale in relazione ai compiti alla medesima affidati ai sensi della presente legge.	2. *Identico*.
3. ANAS S.p.a. è autorizzata a trasferire al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società concessionaria, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento del Tesoro provvederà a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di cui al primo periodo. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.	3. **La società** ANAS S.p.a. è autorizzata a trasferire al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società concessionaria, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento del Tesoro **provvede** a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di cui al primo periodo. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.
4. Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è autorizzato a sottoscrivere aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale di cui al primo periodo sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197. Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.	4. Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze **è autorizzato a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,** aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale di cui al primo periodo sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197. Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.
5. All'articolo 1, comma 493, della legge 29	5. All'articolo 1, comma 493, della legge 29

dicembre 2022, n. 197, le parole « Le società Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS Spa sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ».	dicembre 2022, n. 197, le parole « **le** società Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS Spa sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione**,** » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ».
6. Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, la società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni di cui al presente decreto. Entro il medesimo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971.	6. Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, la società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni di cui al presente decreto. Entro il medesimo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971**, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto**.
7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3-*bis* della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera.	7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3-*bis* della legge 17 dicembre 1971, n. 1158**, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto**, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all'articolo 1, **primo** comma, della medesima legge **n. 1158 del 1971, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto**, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera.
8. Per le finalità di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della citata legge n. 1158 del 1971. I predetti atti aggiuntivi, assentiti con le modalità di cui all'articolo 1, terzo comma, della legge n. 1158 del 1971, disciplinano, tra l'altro:	8. *Identico*:
a) la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione;	*a) identica*;
b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato entro il 31 luglio 2024;	*b) identica*;
c) il nuovo piano economico finanziario della	*c)* il nuovo piano economico-finanziario della

concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:	concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:
1) la copertura finanziaria dell'investimento, anche attraverso finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;	1) *identico*;
2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggiamento per l'attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;	2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di **pedaggio** per l'attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;
3) il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso da R.F.I. S.p.a. determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti da R.F.I. S.p.a.;	3) il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso **dalla società** R.F.I. S.p.a.**,** determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti **dalla società** R.F.I. S.p.a.;
4) i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima ai sensi dell'articolo 4, comma 6;	4) *identico*;
5) il costo complessivo dell'opera**,** e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale di cui all'articolo 3, comma 2.	5) il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale di cui all'articolo 3, comma 2.
	8-*bis.* Il costo complessivo dell'opera di cui al comma 8, lettera *c)*, numero 5), nel limite massimo dell'importo indicato nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza ai sensi dell'articolo 3, comma 1, è rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma

3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai sensi del presente comma nonché dei commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *a)*, della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022 e nei limiti di cui ai commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)*, della citata direttiva 2014/24/UE.

8-*ter*. A decorrere dal 1° gennaio 2022 fino alla data della deliberazione di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, l'adeguamento dei prezzi spettante al contraente generale in caso di stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, è pari all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui ai commi 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo.

8-*quater*. Ai fini di cui al comma 8-*ter*, l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale è calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. nell'anno 2022, secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara. Ai fini della determinazione della variazione percentuale del valore di ciascuno dei progetti di cui al primo periodo si procede calcolando il rapporto tra:

***a)* il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;**

***b)* il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.**

	8-*quinquies*. All'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui al comma 8-*quater* si applica una decurtazione pari alla media delle percentuali di ribasso registrate in esito all'aggiudicazione delle gare relative ai quattro progetti di cui al predetto comma 8-*quater*.
Articolo 3. *(Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera)*	Articolo 3. *(Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera)*
1. In coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.	1. *Identico.*
2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo:	2. *Identico:*
a) alle norme tecniche di costruzione NTC2018 e alle conseguenti modifiche alla caratterizzazione geotecnica;	*a)* alle norme tecniche **per le costruzioni** NTC2018**, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018,** e alle conseguenti modifiche **alla modellazione geologica e** alla caratterizzazione geotecnica;
b) alla normativa vigente in materia di sicurezza;	*b) identica;*
c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salvo deroghe;	*c)* alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, **salve** deroghe;
d) alla compatibilità ambientale;	*d) identica;*
e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione;	*e) identica;*
f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971 sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.	*f)* alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge **17 dicembre** 1971**,** n. 1158**,** sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29

	luglio 2011.
3. La relazione di cui al comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella medesima, è trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni.	3. La relazione di cui al comma 2, corredata **degli** eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella medesima, è trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni.
4. All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una conferenza di servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad eccezione di quella prevista dalla lettera *g)* del medesimo articolo, all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6.	4. All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una conferenza di servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad eccezione di quella prevista dalla lettera *g)* del medesimo **comma**, all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6 **del presente articolo**.
5. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Con la convocazione sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento, le richieste di prescrizioni o varianti migliorative	5. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Con la convocazione sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento **e** le richieste di prescrizioni o varianti migliorative

acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già espresse, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-*ter*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.	acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già **espressi**, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-*ter*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e **dei** trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.
6. Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006. La valutazione è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. La valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere una sola volta integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità di cui al primo periodo ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	6. *Identico.*
7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi di cui al comma 5 anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile, di seguito CIPESS, per l'approvazione i seguenti atti e documenti:	7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi **ai sensi del** comma 5 anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Comitato **interministeriale** per la **programmazione economica** e lo **sviluppo sostenibile (**CIPESS**)** per l'approvazione i seguenti atti e documenti:
a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite	*a)* le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite

nella conferenza di servizi e ritenuti assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;	nella conferenza di servizi e **ritenute** assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;	*b) identica;*
c) il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2;	*c) identica;*
d) il piano economico finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;	*d)* il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;
e) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.	*e) identica.*
8. L'approvazione richiesta ai sensi del comma 7, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti il CIPESS, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.	8. *Identico.*
9. Alla determinazione conclusiva del CIPESS di cui ai commi 7 e 8 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-*quater*, quinto, sesto e settimo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021. Alle procedure di espropriazione si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13.	9. Alla determinazione conclusiva del CIPESS di cui ai commi 7 e 8 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-*quater*, quinto, sesto e settimo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021. Alle procedure di espropriazione si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13**, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41**.
10. All'esito dell'adozione della determinazione di cui ai commi 7 e 8 sono autorizzate le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera definite nel programma anticipato di opere e servizi predisposto ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *d)*.	10. *Identico*.
11. All'approvazione del progetto esecutivo si provvede ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971.	11. All'approvazione del progetto esecutivo **e delle relative varianti** si provvede ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971.
	Articolo 3-*bis*. ***(Procedure espropriative relative all'opera)*** **1. Con riguardo alle procedure espropriative previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, relative alle opere di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, l'autorità espropriante costituisce uno spazio *internet* ad accesso riservato, denominato « cassetto virtuale », finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i**

destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti, nonché uno spazio *internet* a libero accesso, denominato « fascicolo virtuale », finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.

2. Le modalità operative di attivazione del cassetto virtuale e le modalità di deposito degli atti di cui all'articolo 12 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e del decreto di esproprio, nonché il flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, anche ai fini della notificazione degli atti ai sensi degli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:

***a)* l'identificazione dei soggetti attivi dell'espropriazione ai sensi dell'articolo 3 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, con allegazione degli eventuali atti di delega dei poteri espropriativi e dei provvedimenti di designazione del dirigente dell'ufficio per le espropriazioni e del responsabile del procedimento espropriativo di cui all'articolo 6 del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;**

***b)* i provvedimenti di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione della pubblica utilità;**

***c)* il piano particellare di esproprio, completo di parte grafica e descrittiva;**

***d)* i documenti di cui all'articolo 16, commi 1 e 2, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001;**

***e)* una relazione con i criteri di quantificazione degli oneri, diretti e indiretti, di esproprio e occupazione;**

***f)* le comunicazioni di avvio del procedimento;**

***g)* i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;**

***h)* le ordinanze di pagamento e di deposito, ai sensi dell'articolo 26 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001.**

Articolo 4.

Articolo 4.

(Disposizioni finali)	*(Disposizioni finali)*
1. L'articolo 9 della legge n. 1158 del 1971 è abrogato.	1. L'articolo 9 della legge **17 dicembre** 1971**,** n. 1158**,** è abrogato.
2. All'articolo 10 della legge n. 1158 del 1971 le parole: « In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge » sono soppresse.	2. *Identico*.
3. La società concessionaria e il contraente generale**,** nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8 e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle seguenti rinunzie:	3. La società concessionaria e il contraente generale nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8**,** e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle seguenti rinunzie **e condizioni**:
a) la rinuncia, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturata;	*a)* la rinuncia, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti**,** alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa **maturati**;
b) la rinuncia, da parte dei soggetti di cui alla lettera *a)*, a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili a qualsiasi titolo in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi.	*b) identica* **;**
	***b-bis)* l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale, dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui all'articolo 2, commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*;**
	***b-ter)* l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, da inserire**

	negli atti aggiuntivi come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge.
4. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la società concessionaria è autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto:	4. *Identico*:
a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;	*a)* la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata **degli** eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;
b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;	*b) identica*;
c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;	*c) identica*;
d) la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.	*d) identica*.
5. Agli atti di cui ai commi 3 e 4 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 della Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e le relative norme interne di attuazione e i medesimi sono adottati in coerenza con le disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici.	5. *Identico*.
6. I costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del piano economico finanziario della concessione.	6. I costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione.
7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.	7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con **la società R.F.I.** S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con **la società** ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.
	7-*bis*. Coerentemente con quanto previsto dal comma 7, al fine di consentire il celere completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania quale intervento funzionale alla completa operatività dell'opera, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,

è nominato un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi indicati nel piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Per il coordinamento e la realizzazione degli interventi e delle opere di cui al primo periodo, il Commissario straordinario può nominare fino a due subcommissari, responsabili di uno o più interventi. Al Commissario straordinario e agli eventuali subcommissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario e gli eventuali sub-commissari nominati possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

7-*ter*. Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

7-*quater*. L'Autorità di sistema portuale dello Stretto individua i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture e avvia un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. A tal fine la medesima Autorità di sistema portuale individua, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle

	finanziate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare, le infrastrutture che possono essere oggetto della rifunzionalizzazione di cui al primo periodo.
8. La società concessionaria può avvalersi del personale di R.F.I. S.p.a. e Anas S.p.a. in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto fino a un contingente massimo di cento unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491 della medesima legge è autorizzato a sottoscrivere con i soggetti di cui al primo periodo protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società concessionaria.	8. La società concessionaria può avvalersi del personale **delle società** R.F.I. S.p.a. e **ANAS** S.p.a. in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto fino a un contingente massimo di cento unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491**,** della medesima legge è autorizzato a sottoscrivere con i soggetti di cui al primo periodo **del presente comma** protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società concessionaria. **La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, ai fini di cui all'articolo 23-*bis* del medesimo decreto legislativo.**
	8-*bis*. Il monitoraggio della realizzazione dell'opera per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa è attuato con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.
9. Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, si provvede nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze**,** delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.	9. Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi **per l'anno 2023,** si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.
	9-*bis*. La società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un « Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto » volto ad assicurare

l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, comunque non oltre l'anno 2030. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030.

9-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9-*quater*. Per le attività di cui all'articolo 3-*bis* è autorizzata la spesa di 150.000 euro per l'anno 2024, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9-*quinquies*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 5.
(Entrata in vigore)
1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto

obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 marzo 2023.

MATTARELLA

Meloni, *Presidente del Consiglio dei ministri*

Salvini, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Giorgetti, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli*: Nordio

1.2.2. Testo approvato 705 (Bozza provvisoria)

collegamento al documento su www.senato.it

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 705

Senato della Repubblica

Attesto che il Senato della Repubblica, il 24 maggio 2023, ha approvato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del Governo, già approvato dalla Camera dei deputati:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

Art. 1.

1. Il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

IL PRESIDENTE

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE
AL DECRETO-LEGGE 31 MARZO 2023, N. 35

All'articolo 1, comma 1:

alla lettera a)*, numero 1), le parole:* « R.F.I. S.p.a., » *sono sostituite dalle seguenti:* « le società R.F.I. S.p.a. e » *e le parole:* « le Regioni Sicilia e Calabria » *sono sostituite dalle seguenti:* « la Regione siciliana e la Regione Calabria »;

dopo la lettera a) *è inserita la seguente:*

« *a-bis)* all'articolo 1, terzo comma, le parole: "delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS" sono sostituite dalle seguenti: "delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a." »;

alla lettera b)*, numero 1), capoverso, al primo e al terzo periodo, le parole:* « Regione Sicilia » *sono sostituite dalle seguenti:* « Regione siciliana » *e le parole:* « da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « dalle società R.F.I. S.p.a. »;

alla lettera c):

al numero 1), le parole: « a R.F.I. » *sono sostituite dalle seguenti:* « alla società R.F.I. »;

al numero 2), le parole: « "ad eccezione » *sono sostituite dalle seguenti:* « ", ad eccezione »*, dopo la parola:* « ferroviari » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e le parole:* « di R.F.I. » *sono sostituite dalle seguenti:* « della società R.F.I. »;

alla lettera d)*, capoverso Art. 3*-bis:

al comma 1, dopo le parole: « dell'articolo 16 del » *sono inserite le seguenti:* « testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al »;

al comma 4:

al primo periodo, dopo le parole: « lettera *c)*, del » *sono inserite le seguenti:* « testo unico di cui al »;

al secondo periodo, le parole: « del decreto legislativo » *sono sostituite dalle seguenti:* « , del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo »;

al terzo periodo, le parole: « e i trasporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « e dei trasporti » *e le parole:* « del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020 » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'articolo 1, comma 7, della legge 6 novembre 2012, n. 190 »;

al quarto periodo, le parole: « della finanza pubblica.". » *sono sostituite dalle seguenti:* « della finanza pubblica. »;

al comma 5, secondo periodo, le parole: « , e il medesimo opera » *sono sostituite dalle seguenti:* « . Il commissario opera » *e dopo le parole:* « terzo e quarto periodo » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , »;

alla lettera e)*, capoverso 6:*

al primo periodo, dopo la parola: « concessionaria, » *sono inserite le seguenti*: « nel limite massimo di 500.000 euro annui, »;

al terzo periodo, dopo la parola: « scelti » *sono inserite le seguenti:* « , d'intesa con la Regione siciliana e la Regione Calabria, »;

è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La Regione Calabria e la Regione siciliana si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa di cui al terzo periodo; decorso tale termine, l'intesa si intende acquisita ».

All'articolo 2:

al comma 1, le parole: « di seguito "società » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominata: "società »*, la parola:* « riprende » *è sostituita dalle seguenti:* « riacquista efficacia » *e le parole:* « di seguito "opera" » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato: "opera" »;

al comma 3, al primo periodo, le parole: « A.N.A.S. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « La società A.N.A.S. S.p.a. » *e, al terzo periodo, la parola:* « provvederà » *è sostituita dalla seguente:* « provvede »;

al comma 4, le parole: « , d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è autorizzato a sottoscrivere » *sono sostituite dalle seguenti:* « è autorizzato a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, »;

al comma 5, le parole: « "Le società » *sono sostituite dalle seguenti:* « "le società » *e la parola:* « partecipazione" » *è sostituita dalla seguente:* « partecipazione," »;

al comma 6, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto »;

al comma 7, dopo le parole: « n. 1158 » *sono inserite le seguenti:* « , come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto » *e le parole:* « di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo 1, primo comma, della medesima legge n. 1158 del 1971, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto »;

al comma 8, lettera c)*:*

all'alinea, le parole: « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;

al numero 2), la parola: « pedaggiamento » *è sostituita dalla seguente:* « pedaggio »;

al numero 3), le parole: « riscosso da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « riscosso dalla società R.F.I. S.p.a., » *e le parole:* « sostenuti da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « sostenuti dalla società R.F.I. S.p.a. »;

al numero 5), le parole: « dell'opera, e le » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'opera e le »;

dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti:

« 8-*bis*. Il costo complessivo dell'opera di cui al comma 8, lettera *c)*, numero 5), nel limite massimo dell'importo indicato nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza ai sensi

dell'articolo 3, comma 1, è rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai sensi del presente comma nonché dei commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *a)*, della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022 e nei limiti di cui ai commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)*, della citata direttiva 2014/24/UE.

8-*ter*. A decorrere dal 1° gennaio 2022 fino alla data della deliberazione di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, l'adeguamento dei prezzi spettante al contraente generale in caso di stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, è pari all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui ai commi 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo.

8-*quater*. Ai fini di cui al comma 8-*ter*, l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale è calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. nell'anno 2022, secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara. Ai fini della determinazione della variazione percentuale del valore di ciascuno dei progetti di cui al primo periodo si procede calcolando il rapporto tra:

a) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;

b) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.

8-*quinquies*. All'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui al comma 8-*quater* si applica una decurtazione pari alla media delle percentuali di ribasso registrate in esito all'aggiudicazione delle gare relative ai quattro progetti di cui al predetto comma 8-*quater* ».

All'articolo 3:

al comma 2:

alla lettera a)*, le parole:* « norme tecniche di costruzione NTC2018 » *sono sostituite dalle seguenti:* « norme tecniche per le costruzioni NTC2018, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, » *e dopo la parola*: « modifiche » *sono inserite le seguenti*: « alla modellazione geologica e »;

alla lettera c)*, la parola:* « salvo » *è sostituita dalla seguente:* « salve »;

alla lettera f)*, le parole:* « n. 1158 del 1971 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 17 dicembre 1971, n. 1158, »;

al comma 3, le parole: « corredata dagli » *sono sostituite dalle seguenti:* « corredata degli »;

al comma 4, secondo periodo, le parole: « del medesimo articolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « del medesimo comma » *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:* « del presente articolo »;

al comma 5:

al quinto periodo, le parole: « di adeguamento, le » *sono sostituite dalle seguenti:* « di adeguamento e le » *e le parole:* « già espresse » *sono sostituite dalle seguenti:* « già espressi »;

al settimo periodo, le parole: « e trasporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « e dei trasporti »;

al comma 7:

all'alinea, al primo periodo, le parole: « di cui al » *sono sostituite dalle seguenti:* « ai sensi del » *e, al secondo periodo, le parole:* « Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile, di seguito CIPESS, » *sono sostituite dalle seguenti:* « Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) »;

alla lettera a)*, la parola:* « ritenuti » *è sostituita dalla seguente:* « ritenute »;

alla lettera d)*, le parole:* « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;

al comma 9, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41 »;

al comma 11, dopo le parole: « del progetto esecutivo » *sono inserite le seguenti*: « e delle relative varianti ».

Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

« Art. 3-*bis*. - *(Procedure espropriative relative all'opera)* - 1. Con riguardo alle procedure espropriative previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, relative alle opere di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, l'autorità espropriante costituisce uno spazio *internet* ad accesso riservato, denominato "cassetto virtuale", finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti, nonché uno spazio *internet* a libero accesso, denominato "fascicolo virtuale", finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.

2. Le modalità operative di attivazione del cassetto virtuale e le modalità di deposito degli atti di cui all'articolo 12 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e del decreto di esproprio, nonché il flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, anche ai fini della notificazione degli atti ai sensi degli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:

a) l'identificazione dei soggetti attivi dell'espropriazione ai sensi dell'articolo 3 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, con allegazione degli eventuali atti di delega dei poteri espropriativi e dei provvedimenti di designazione del dirigente dell'ufficio per le espropriazioni e del responsabile del procedimento espropriativo di cui all'articolo 6 del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

b) i provvedimenti di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione della pubblica utilità;

c) il piano particellare di esproprio, completo di parte grafica e descrittiva;

d) i documenti di cui all'articolo 16, commi 1 e 2, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001;

e) una relazione con i criteri di quantificazione degli oneri, diretti e indiretti, di esproprio e occupazione;

f) le comunicazioni di avvio del procedimento;

g) i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;

h) le ordinanze di pagamento e di deposito, ai sensi dell'articolo 26 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 ».

All'articolo 4:

al comma 1, le parole: « n. 1158 del 1971 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 17 dicembre 1971, n. 1158, »;

al comma 3:

all'alinea, le parole: « generale, nonché » *sono sostituite dalle seguenti:* « generale nonché », *dopo le parole:* « commi 7 e 8 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e dopo la parola:* « rinunzie » *sono aggiunte le seguenti*: « e condizioni »;

alla lettera a)*, dopo le parole:* « nei giudizi pendenti » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e la parola:* « maturata » *è sostituita dalla seguente:* « maturati »;

dopo la lettera b) *sono aggiunte le seguenti*:

« *b-bis)* l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale, dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui all'articolo 2, commi 8-*bis,* 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies;*

b-ter) l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, da inserire negli atti aggiuntivi come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge »;

al comma 4, lettera a)*, le parole:* « corredata dagli » *sono sostituite dalle seguenti:* « corredata degli »;

al comma 6, le parole: « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;

al comma 7, le parole: « con RFI S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « con la società R.F.I. S.p.a. » *e le parole:* « con ANAS S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « con la società ANAS S.p.a. »;

dopo il comma 7 sono inseriti i seguenti:

« 7-*bis*. Coerentemente con quanto previsto dal comma 7, al fine di consentire il celere completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania quale intervento funzionale alla completa operatività dell'opera, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi indicati nel piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Per il coordinamento e la realizzazione degli interventi e delle opere di cui al primo periodo, il Commissario straordinario può nominare fino a due subcommissari, responsabili di uno o più interventi. Al Commissario straordinario e agli eventuali subcommissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario e gli eventuali subcommissari nominati possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

7-*ter.* Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

7-*quater*. L'Autorità di sistema portuale dello Stretto individua i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture e avvia un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. A tal fine la medesima Autorità di sistema portuale

individua, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle finanziate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare, le infrastrutture che possono essere oggetto della rifunzionalizzazione di cui al primo periodo »;

al comma 8:

al primo periodo, le parole: « di R.F.I. S.p.a. e Anas S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

al secondo periodo, dopo le parole: « comma 491 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e dopo le parole:* « al primo periodo » *sono inserite le seguenti:* « del presente comma »;

è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, ai fini di cui all'articolo 23-*bis* del medesimo decreto legislativo »;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-*bis*. Il monitoraggio della realizzazione dell'opera per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa è attuato con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 »;

al comma 9, le parole da: « Agli oneri » *fino a:* « complessivi » *sono sostituite dalle seguenti*: « Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi per l'anno 2023, si provvede » *e le parole:* « delle finanze, delle » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle finanze delle »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-*bis*. La società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un "Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto" volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, comunque non oltre l'anno 2030. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030.

9-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9-*quater*. Per le attività di cui all'articolo 3-*bis* è autorizzata la spesa di 150.000 euro per l'anno 2024, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9-*quinquies*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

1.2.3. Testo 1

collegamento al documento su www.senato.it

BOZZE DI STAMPA
19 maggio 2023
N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (705)

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1
De Cristofaro, Cucchi, Aurora Floridia, Magni

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge A.S. 705, di 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";

premesso che:

vi sono rilevanti perplessità sotto il profilo della legittimità costituzionale del provvedimento in esame per l'assenza dei requisiti essenziali, necessità ed urgenza, per l'uso del decreto-legge;

le disposizioni del provvedimento non presentano un reale carattere di urgenza tale da giustificare il loro inserimento in un decreto-legge piuttosto che in un provvedimento legislativo ordinario, e soprattutto non rispettano la caratteristica della «straordinarietà» dell'intervento governativo ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione;

la giurisprudenza costituzionale in materia, con le sentenze della Corte nn. 171/2007 e 128/2008, ha stabilito che l'esistenza dei presupposti di costituzionalità di cui all'articolo 77 della Carta Costituzionale non possa evincersi «dall'apodittica enunciazione dell'esistenza delle ragioni di necessità e

urgenza, né può esaurirsi nella constatazione della ragionevolezza della disciplina introdotta», sottolineando che la valutazione della sussistenza dei presupposti di costituzionalità non può essere meramente soggettiva (riferita cioè all'urgenza delle norme ai fini dell'attuazione del programma di Governo o alla loro mera necessità), ma deve invece fondarsi anche su riscontri oggettivi, secondo un giudizio che non può ridursi alla valutazione in ordine alla mera ragionevolezza od opportunità delle norme introdotte;

peraltro l'eccessivo ricorso alla decretazione di urgenza è stato più volte censurato dai richiami del Capo dello Stato e da numerose sentenze della Corte costituzionale, che hanno sollecitato il ripristino di un corretto percorso costituzionale dei provvedimenti legislativi;

il presunto carattere di straordinaria necessità e urgenza del decreto-legge risiederebbe, secondo quanto si legge in premessa in una ritenuta urgente necessità di riattivare la Società "Stretto di Messina" e risolvere il contenzioso pendente, statuando, da un lato, la definizione stragiudiziale delle controversie e, dall'altro lato, la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto, con contestuale ricapitalizzazione della Società e ridefinizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima;

considerato che:

a seguito del mancato inizio lavori dovuto allo stop dell'allora Governo Monti, il General Contractor Eurolink titolare del progetto approvato nel 2012, avrebbe tuttora in corso un contenzioso nei confronti dello Stato per 700 milioni di euro, cui si sommano altri 325 milioni di euro di risarcimenti chiesti a sua volta dalla "Società Stretto di Messina Spa", questione finita alla Corte costituzionale, che nel 2019 avrebbe stabilito il perimetro degli indennizzi da corrispondere alle società, maggiorato del 10%;

la riattivazione della Società Stretto di Messina sembra disattendere le stesse Raccomandazioni della Corte dei Conti che in merito alla problematica chiusura della liquidazione della suddetta società "Stretto di Messina" nel 2017 concludeva la propria Relazione rilevando come: "La rapida chiusura della società si impone come necessaria anche per l'estinzione del contenzioso avanzato dalla società nei confronti delle amministrazioni statali, contrario ai principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell'agire amministrativo e per porre fine ai gravosi oneri finanziari per il mantenimento della struttura, considerata l'assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, affidata, peraltro, ad avvocati esterni. In tal senso, l'abbattimento dei costi di un ulteriore 20 per cento previsto per l'esercizio in corso appare misura doverosa ma del tutto insufficiente";

il superamento del contenzioso tra la riattivata "Società Stretto di Messina" e il contraente generale, ancora in pendenza di giudizio, attraverso le disposizioni dell'articolo 4 verrebbe superato mediante l'eventuale stipula su base volontaria di atti aggiuntivi ai contratti "caducati", con i quali le parti possono manifestare la volontà che il contratto riprenda a produrre i propri effetti, subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo

previa rinuncia, nei giudizi pendenti, alle azioni, domande e giudizi nei confronti della Società, nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera;

tale procedura di conciliazione extragiudiziale, se attuata, a distanza di oltre 10 anni determinerebbe di fatto l'affidamento, senza una nuova gara d'appalto, al medesimo contraente generale che nel 2006 risultava affidatario della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari, per un valore di 3,9 miliardi di euro, opera il cui costo è oggi stimato in 10 miliardi di euro, in violazione della Direttiva 2014/24/UE;

anche sul merito del provvedimento emergono forti perplessità relative all'articolo 3 che per il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera recupera il progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2022, n. 190 ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 20 luglio 2011, pur condizionandone la validità ad una relazione integrativa del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale;

il Gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture, istituito con Determina del MIMS n. 2620 del 27 agosto 2020, con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico, nonché l'impatto ambientale ed urbanistico di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021 pone in evidenza rilevanti criticità della soluzione con ponte a campata unica adottato nel progetto definitivo approvato dal CdM dalla "Società Stretto di Messina SpA" nel 2011;

in particolare il Gruppo di lavoro, che nel corso delle attività di approfondimento ha svolto numerose audizioni di esperti di elevata qualificazione, esperienza accademica e professionale, evidenzia come il vincolo della sua ubicazione nel punto di minima distanza fra Sicilia e Calabria (circa 3 km), allontana l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, comportando al tempo stesso la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50% di quella del ponte più lungo ad oggi realizzato al mondo, con un notevole impatto visivo (anche in ragione dell'altezza necessaria per le torri) e alla vicinanza di zone sensibili sotto il profilo naturalistico;

lo Stretto di Messina è considerato una "unità di paesaggio" che fa parte di un più grande contesto basato sui due pilastri Aspromontano e Peloritano, i cui primi rilievi settentrionali costituiscono le colonne portanti del sistema che comprende anche l'Etna e le Isole Eolie ed in questi termini è necessario comprenderne la unicità paesaggistico-percettiva. É infatti da questo sistema che deriva l'eccezionalità di questo sito e da cui discendono i valori scenici e percettivi, grazie al rapporto tra i massici montuosi delle due sponde

che di fatto sono uno la naturale prosecuzione dell'altro e lo specchio d'acqua su cui si affacciano;

dall'analisi ricognitiva sul quadro vincolistico territoriale emerge la presenza, sia sulla costa Calabra che quella Siciliana, di numerosi elementi paesaggistici e culturali tutelati dal Codice dei Beni Culturali (D.lgs 42/200, Artt. 142, 136 e 10), mentre per quanto attiene le aree protette, il contesto calabro e quello siculo vedono la presenza di un articolato sistema di siti afferenti alla Rete Natura 2000 (ZPS e SIC/ZSC), ambiti tutelati dalle Direttive comunitarie 2009/147/CE e 92/43/CEE. Nel complesso si tratta di un'area naturalistica di primaria importanza a grande scala, essendo un corridoio ecologico per molte specie faunistiche dell'ambiente marino e per l'avifauna, oltre che un habitat marino e terrestre ricco di biodiversità;

la parte marina dello Stretto è un *unicum* nel Mediterraneo, con caratteristiche peculiari dal punto di vista oceanografico e delle biocenosi dei fondali, testimoniata dal passaggio dei cetacei, dalle migrazioni del tonno rosso e dei pesce spada, dalle specie abissali oltre che dalle ampie praterie di Posidonia oceanica;

per quanto su richiamato lo Stretto di Messina risulta un importantissimo luogo dove si rileva una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e non è un caso che successivamente all'approvazione del progetto Preliminare di cui alla Delibera CIPE n. 66 del 01/08/2003 la Commissione Europea abbia aperto la procedura d'infrazione 2003/4090 ex art.226 del Trattato CE, in quanto non sono state adottate misure idonee a prevenire l'inquinamento e il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli, in riferimento alle IBA 150-153, così come previsto dall'art.4 paragrafo 4 direttiva 79/409/CEE, e che non sono state identificate adeguate misure di mitigazione per il pSIC IT03008 *Capo Peloro Laghi di Gianzirri* e la ZPS ITA030011 *Dorsale Curcuraci Antennamare,* al fine di diminuire gli impatti ed evitare che la conclusione della valutazione di incidenza fosse negativa, né si è preso atto dell'impatto pregiudizievole dell'integrità della ZPS, eventualmente subordinando l'approvazione del progetto alla procedura ex art.6, paragrafo 4 Direttiva 92/43/CEE;

la Commissione Tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente, in conclusione dell'analisi svolta sulla Valutazione d'Incidenza (VIncA) presentata nel 2011 unitamente al progetto Definitivo, ha ritenuto che le criticità sollevate dalla Commissione Europea non fossero state completamente rimosse, ravvisando la necessità di richiedere al proponente chiarimenti e documentazione integrativa al progetto, all'esito dell'esame della quale, concludeva per le aree (SIC e ZPS) interferite dall'opera l'istruttoria delle VIncA un'incidenza negativa sugli habitat del SIC ITA03008 *Capo Peolro - Laghi di Gianzirri* e sull'avifauna appartenenti a specie di interesse conservazionistico comunitario della ZPS IT9350300 *Costa Viola* e della ZPS ITA030042 *Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina delle Stretto*;

tenuto conto che:

l'articolo 117 della Costituzione così come modificato dall'articolo 3 legge Costituzionale, 18 ottobre 2001, n. 3, pone in rilievo i rapporti dello Stato con altri ordinamenti come quello comunitario, costituzionalizza il rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali ponendo senz'altro la questione dell'illegittimità di provvedimenti legislativi statali in contrasto con i principi e le norme sovranazionali: illegittimità che espone lo Stato, nello specifico caso di violazione degli obblighi europei, a procedure d'infrazione;

la legge costituzionale 22 febbraio 2022, n. 1, ha inserito al novellato articolo 9 e 41 della Costituzione un esplicito riferimento alla tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, la cui protezione rientra ora tra i principi fondamentali del nostro ordinamento;

tale tutela viene assicurata "anche nell'interesse delle future generazioni". Le scelte pubbliche, politiche ed economiche devono, dunque, essere ispirate a un principio di solidarietà e responsabilità intergenerazionale applicabile anche in mancanza di normative specifiche, un diritto fondamentale, che non può essere oggetto di interventi arbitrari da parte delle istituzioni;

la regolazione del settore da parte delle leggi deve poter essere adottata, controllata e interpretata attraverso indicazioni univoche del testo costituzionale, al fine di assicurare la più alta tutela possibile, a tutti i livelli, dei principi fondamentale dell'ordinamento;

alla luce del quadro complessivo fin qui esposto appare del tutto evidente la totale incompatibilità del decreto in esame con gli articoli 9, 41, 77 e 117 della Costituzione;

delibera, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento del Senato, di non procedere all'esame dell'A.S. 705.

1.2.4. Testo 2

collegamento al documento su www.senato.it

BOZZE DI STAMPA
23 maggio 2023
N. 2

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (705)

EMENDAMENTI
(al testo del decreto-legge)

Art. 1

01.1
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

All'articolo premettere il seguente:

«Art. 01.
(Misure per favorire la continuità territoriale della Sicilia)

1. In coerenza con il programma A1008 previsto nell'ambito del Contratto di Programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa, di rinnovo e *upgrading* della flotta volto a garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari e marittimi per la Sicilia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato alla spesa di ulteriori 500 milioni per l'anno 2023 volti all'acquisto di nuovo materiale rotabile adeguato alle navi ferroviarie da 230 metri nonché di tre navi veloci adibite al trasporto passeggeri.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante la riduzione complessiva dei regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale di cui all'elenco contenuto nel rapporto annuale sulle spese fiscali di cui articolo 21, comma 11-*bis*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per

un importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2023. Con uno o più regolamenti adottati con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono stabilite le modalità tecniche per l'attuazione del presente comma con riferimento ai singoli regimi interessati.».

1.1

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Sopprimere l'articolo.

Conseguentemente, all'articolo 2:

- *al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole:* ", come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto"*;*

- *al comma 7 sopprimere le parole:* ", come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto" *e le parole:* ", come modificato dall'articolo 1 del presente decreto".

1.2

Barbara FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Sopprimere l'articolo.

1.3

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sopprimere l'articolo.

1.4

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(*Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente*)

1. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3 e 4.

1.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di efficientamento ecosostenibile dei collegamenti ferroviari in Sardegna)

1. Al fine di ridurre il divario infrastrutturale ferroviario tra la Regione Autonoma della Sardegna e il resto del territorio nazionale, nonché di garantire il diritto alla mobilità delle persone e favorire lo sviluppo e crescita socio-economica della regione sarda, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale con una dotazione di 370 milioni di euro per l'anno 2023.

2. Al fine di sottrarre dal suo isolamento ferroviario la città di Nuoro e il suo circondario, la linea ferroviaria Nuoro-Macomer è trasferita a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.a per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale, previa intesa con la regione Sardegna.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 1, finalizzate alla realizzazione, alla ristrutturazione, al riammodernamento della rete ferroviaria sarda, con particolare riguardo ai collegamenti Nuoro-Macomer e Nuoro - Olbia;

b) i contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 40 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto di persone e merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, degli interventi indicati alla lettera a) destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

c) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi delle lettere a) e b), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

4. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente, sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Disposizioni urgenti in materia di collegamenti ferroviari in Sardegna").

1.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Misure urgenti a favore delle zone colpite da disastri franosi nelle regioni colpite dalle alluvioni)

1. Al fine di favorire la realizzazione di interventi urgenti per la gestione emergenziale delle alluvioni del maggio 2023, le risorse di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché 50 milioni delle risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono destinate alle regioni colpite dalle avversità atmosferiche.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse;

b) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi della lettera a), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

3. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.»

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Misure urgenti a favore delle zone colpite da disastri franosi nelle regioni colpite dalle alluvioni").

1.7

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate)

1. Al fine di favorire la realizzazione di investimenti in materia di mobilità ferroviaria nel territorio nazionale, nonché di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse regioni, le risorse di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché 50 milioni delle risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono destinate alle regioni Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna.

2. Al fine di sottrarre dal suo isolamento ferroviario la città di Nuoro e il suo circondario, la linea ferroviaria Nuoro-Macomer è trasferita a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana s.p.a per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale, previa intesa con la regione Sardegna.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 1, finalizzate alla realizzazione, alla ristrutturazione, al riammodernamento della rete ferroviaria nei territori regionali indicati. I contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 40 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto di persone e merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, di interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

b) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi della lettera a), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

4. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Disposizioni urgenti in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate").

1.8
SIRONI

Al comma 1, lettera a)*, numero 1), apportare le seguenti modificazioni:*

a) dopo le parole: «e dei trasporti,» *inserire le seguenti:* «e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.»;

b) sostituire le parole: «al quale ultimo» *con le seguenti:* «ai quali, congiuntamente,».

1.9
SIRONI

Al comma 1 sopprimere la lettera b).

1.10
DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 1).*

1.11
TREVISI

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo, sostituire le parole: "*due designati" *con le seguenti:* "uno designato".

1.12
TREVISI

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo sostituire le parole:* "che ricoprono" *con le seguenti*: "che ricopre".

1.13

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo, dopo le parole:* "Regione siciliana" *inserire le seguenti:* ", un membro designato congiuntamente dai comuni di Villa San Giovanni e di Messina"."

1.14

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, lettera b), numero 1), capoverso, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Fanno altresì parte del Consiglio di amministrazione i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, che svolgono l'incarico a titolo gratuito".

Conseguentemente:

a) al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2);

b)al comma 1, lettera d), capoverso "Art. 3-bis*", comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente: "*La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190."

1.15

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), capoverso, dopo il primo periodo inserire il seguente:* "Fanno altresì parte del Consiglio di amministrazione i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, che svolgono l'incarico a titolo gratuito".

1.16

Di Girolamo

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), aggiungere, in fine, il seguente periodo*: "Alle riunioni del Consiglio di amministrazione sono invitati a partecipare i rappresentanti degli enti locali interessati dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera".

1.17
Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2).

1.18
Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 2).*

1.19
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 2).*

1.20
Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 1, lettera b)*, numero 2), sostituire il capoverso con il seguente*: "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito.".

1.21
Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, lettera b)*, numero 2), sostituire il capoverso con il seguente:* "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio dei lavori dell'opera e comunque nei limiti previsti dal decreto ministeriale 24 dicembre 2013, n. 166.".

1.22
TREVISI

Al comma 1, lettera b), numero 2), sostituire il primo periodo con il seguente: «Alla remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione sono applicate le disposizioni di cui all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e di cui all'articolo 11, comma 6, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.».

1.23
TREVISI

Al comma 1 sopprimere la lettera c).

1.24
TREVISI

Al comma 1, lettera c), *sopprimere il numero 1).*

1.25
DI GIROLAMO

Al comma 1, lettera c), *sopprimere il numero 2).*

1.26
DI GIROLAMO

Al comma 1 sopprimere la lettera d).

1.27
TREVISI

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, al comma 2 aggiungere, in fine, i seguenti periodi*: «La produzione ulteriore rispetto al limite di fatturato di cui al periodo precedente, che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che consenta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società. Il mancato rispetto del limite quantitativo di cui al periodo precedente costituisce grave irregolarità ai sensi dell'articolo 2409 del codice civile e dell'articolo 15 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.».

1.28
IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente:* "La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190.".

1.29
DI GIROLAMO

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente:* «La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190.».

1.30
Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, lettera d), al capoverso "Art. 3-*bis*"*, al comma 4, sostituire il terzo periodo, con il seguente:* "La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 190 del 2012.".

1.31
Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 1, lettera d), al capoverso "Art. 3-*bis*", *sopprimere il comma 5.*

1.32
Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 1, lettera d), *capoverso "Art. 3*-bis", *sopprimere il comma 5.*

1.33
Di Girolamo, Sironi

Al comma 1 sopprimere la lettera e).

1.34
Sironi

Al comma 1, lettera e), *capoverso «comma 6», terzo periodo, sostituire le parole: «da* 9 membri» *fino alla fine del periodo con le seguenti:* «da 11 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione, con criteri di multidisciplinarietà, e dotati di elevata e riconosciuta esperienza».

1.35
Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, lettera e), *capoverso comma 6, terzo periodo, sostituire le parole da:* "scelti" *fino alla fine del periodo con le seguenti:* "di cui 5 indicati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, 3 dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e 1 dal Ministero della cultura, scelti tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche o particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche".

1.36
SIRONI

Al comma 1 sopprimere la lettera f).

ORDINI DEL GIORNO

G1.1
FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in tale contesto, nel corso della audizioni sul decreto in esame sono stati ascoltati il sindaco di Messina e la sindaca di Villa San Giovanni, che avevano chiesto non solo di essere auditi, ma, anche in virtù del fatto che quei territori sarebbero interessati profondamente dalla realizzazione del ponte, di essere coinvolti per potere dare un contributo in via preliminare, per capire

come trasformare le loro città e preparare, in modo ragionato, le necessarie varianti urbanistiche per poterlo realizzare,

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, i due comuni maggiormente coinvolti dall'eventuale realizzazione dell'opera, possano prendere parte ai CDA della società Stretto di Messina, senza oneri aggiuntivi per gli enti e per la società, e rappresentati direttamente al tavolo del gruppo di lavoro del progetto Ponte sullo Stretto.

G1.2

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

gli articoli 1 e 2 del decreto-legge in esame modificano alcuni articoli della legge n. 1158 del 1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società «Stretto di Messina» che viene qualificata come società *in house*;

l'articolo 2 prevede, in particolare, che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale della Società Stretto di Messina S.p.A. siano composti da 5 membri ciascuno e la remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale è determinata ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 2389 e dell'articolo 2402 del codice civile;

si prevede, quindi, che la definizione dei compensi non sia più soggetta alla disciplina prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni, bensì dal codice civile, senza previsione di tetto alcuno;

la disciplina vigente ai sensi del decreto ministeriale n. 166 del 2013 prevede, in generale, l'applicazione di un tetto massimo agli emolumenti pari a 240 mila euro annui per gli organi delle società *in house*;

si ricorda che la Società Stretto di Messina, posta in liquidazione il 15 aprile 2013, ha mantenuto un onere annuo elevato, sceso sotto i due milioni di euro solo nel 2015, a fronte di assenza di attività, se non quella di resistenza

in giudizio, peraltro affidata ad avvocati esterni (Delibera 23/2018 Corte dei conti),

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che i componenti del consiglio di amministrazione della SdM svolgano l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio lavori dell'opera e ad applicare in ogni caso, a decorrere da tale data, i limiti previsti dal decreto ministeriale n. 166 del 2013, disciplina vigente per le società *in house*.

G1.3

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche.

G1.4

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

l'articolo 1 del decreto in esame prevede che, con decreto ministeriale si provveda alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato deve esprimere parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti;

detto Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti - si legge nella norma - «tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza»;

i suddetti componenti sono scelti con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con la Regione Siciliana e la Regione Calabria, escludendo il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero della cultura, amministrazioni competenti in materia ambientale e paesaggistica, di preminente interesse in caso di realizzazione dell'opera,

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche.

G1.5

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

gli articoli 1 e 2 del decreto-legge in esame modificano alcuni articoli della legge n. 1158 del 1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società «Stretto di Messina» che viene qualificata come società *in house*;

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina e dunque regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali;

il progetto è privo allo stato attuale di qualsiasi valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione ambientale e non si comprende come possano essere avviati i lavori o posata la prima pietra nel 2024 in assenza di un *iter* burocratico che preveda un'attenta analisi dell'impatto ambientale dell'opera;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

considerato che:

il decreto in esame prevede che il progetto definitivo sarà sottoposto ad un percorso che prevede tre passaggi fondamentali: l'adeguamento e aggiornamento tecnico ad eventuali sopravvenienze di fatto e di strumenti e/o conoscenze tecniche, l'esame in conferenza di servizi e VIA, l'approvazione in CIPE;

in relazione al progetto del 2011, dall'esame del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS del 15/03/2013, n. 1185, si evince che, in relazione al progetto delle parti variate sottoposto a procedura VIA, vi siano numerosi approfondimenti e chiarimenti su diversi aspetti;

per i suesposti motivi la Commissione ha ritenuto di non poter esprimere parere sulla compatibilità ambientale delle parti variate del progetto;

in particolare, l'articolo 3, comma 6, prevede che la VIA debba essere concentrata solo sugli elementi di novità del progetto;

un progetto di tale portata necessita di una procedura VIA adeguata e completa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare misure tese a risolvere le problematiche evidenziate in premessa e considerare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine di prevedere tutte le iniziative normative volte a garantire che la procedura di V.I.A. sia effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato e che preveda pertanto un giudizio complessivo ed unitario inclusivo sia dell'impianto originario, sia delle prescrizioni nuove ed aggiornate.

EMENDAMENTI

Art. 2

2.1
IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Sopprimere l'articolo.

2.2
TREVISI

Sopprimere il comma 1.

2.3
TREVISI

Sopprimere il comma 2.

2.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sopprimere i commi 3 e 4.

Conseguentemente, all'articolo 4, il comma 9, è sostituito dai seguenti:

"9. Al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, e favorire lo sviluppo e crescita socio-economica della regione Sicilia, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale con una dotazione di 370 milioni di euro per l'anno 2023. Le risorse del fondo contribuiscono a incrementare la dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie siciliane, e alla gestione della circolazione in sicurezza della rete ferroviaria regionale.

9-*bis*. Alla relativa copertura si provvede per 320 milioni mediante corrispondente riduzione delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché per 50 milioni utilizzando le risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, che è conseguentemente soppresso dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.".

2.5

Trevisi

Sopprimere il comma 3.

2.6

Trevisi

Sopprimere il comma 4.

2.7
TREVISI

Sopprimere il comma 5.

2.8
TREVISI

Sopprimere il comma 6.

2.9
DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 6, secondo periodo, e ovunque ricorrono, sopprimere le seguenti parole: «, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto;».

2.10
TREVISI

Sopprimere il comma 7.

2.11
TREVISI

Sopprimere il comma 8.

2.12
DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 8 sopprimere la lettera a).

2.13
FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Al comma 8, lettera a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* ", fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera".

2.14
DI GIROLAMO

Al comma 8, lettera a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "*, fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera;".

2.15
Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 8, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: "fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera.".

2.16
TREVISI

Al comma 8, lettera c)*, sopprimere il numero 1).*

2.17
IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 8, dopo la lettera c)*, aggiungere la seguente:*

"c-bis*)* la vigilanza ed il controllo sulle attività di gestione dell'opera da parte della concessionaria in relazione, in particolare, agli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico, che sono assicurati attraverso la istituzione di una specifica Direzione presso il Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti e presso il Ministero dell'economia e delle finanze o altro specifico organismo ministeriale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze presentano alle competenti Commissioni parlamentari apposita relazione annuale sulla attività di vigilanza e controllo sulla manutenzione, la sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione.".

2.18

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Sopprimere i commi da 8-bis *a 8*-quinquies.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3, sopprimere le lettere b-*bis*) *e* b-*ter*).

2.19

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Sopprimere i commi da 8-bis *a 8*-quinquies.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3:

- *alla letterab*-bis) *sostituire le parole*: "all'articolo 2, commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies" con le seguenti*: "di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 31/03/2023, n. 36";

- *alla lettera b*-ter) *sostituire le parole*: "alle vigenti disposizioni di legge" *con le seguenti*: "all'articolo 60 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

ORDINI DEL GIORNO

G2.1

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con il decreto si ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina Spa in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della società e sono disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

in relazione alla possibilità di un incremento dei costi dell'opera è necessario ribadire la responsabilità del contraente generale in ordine al rispetto delle tempistiche di esecuzione dei lavori, nella parte in cui si disciplina il contenuto degli atti aggiuntivi in merito alla durata della concessione,

impegna il Governo:

a chiarire, nell'ambito del rapporto concessorio, la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera nella parte in cui si disciplina il contenuto degli atti aggiuntivi in merito alla durata della concessione.

G2.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché

l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

il riavvio dell'attività della Società Stretto di Messina S.p.A. e delle procedure di progettazione e realizzazione dell'opera, previsti dal disegno di legge in esame, comporta la necessità di ridefinire una serie di impegni. Per tale motivo, l'articolo 2, comma 8, autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia a stipulare con la medesima Società uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione di concessione, che devono prevedere tra l'altro la durata della concessione. Infatti, la lettera a), comma 8, articolo 2, recita: «la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione»,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 8, lettera a), al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera con corrispondenti proroghe della durata della concessione non siano concesse laddove i ritardi nell'esecuzione dell'opera siano attribuibili a responsabilità del contraente generale.

G2.3

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

impegna il Governo:

ad individuare idonee modalità, nell'ambito del rapporto tra MIT e concessionaria, per le attività di vigilanza e di controllo sugli investimenti

per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico.

G2.4

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in sede di audizione dinanzi le Commissioni riunite in sede referente, l'Anac ha svolto diverse considerazioni e osservazioni con particolare riferimento ai vincoli europei esistenti in relazione alla scelta di non svolgere una gara, ai vincoli finanziari conseguenti a tale scelta e alla necessità di prevedere delle cautele volte ad evitare un eccessivo rafforzamento della posizione della parte privata contraente generale;

occorre infatti rimarcare la necessità di salvaguardare sempre e comunque l'interesse pubblico sotteso alla realizzazione di una importante opera non solo a livello nazionale ma anche a livello internazionale, anche nei confronti delle parti private e di garantire il rispetto delle necessarie procedure di trasparenza e controllabilità dell'opera;

le proposte emendative che recepivano, condividendole, tali osservazioni, sono state respinte e il *general contractor* che dovrà realizzare il Ponte sullo Stretto, in base al disposto del decreto in esame, godrà di una posizione di vantaggio rispetto al soggetto pubblico laddove, tra le rinunzie e le condizioni per chiudere il contenzioso, non figurano la previsione che saranno a

totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, che eventuali maggiori costi e tempi saranno riconosciuti unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi; non è stato previsto l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento, non è stato inserito l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP, non è stato previsto il divieto di subappalto a cascata;

si ricorda infatti che il nuovo codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023) ha introdotto il cosiddetto «subappalto a cascata», che desta particolare preoccupazione fra gli stessi operatori, non soltanto per gli aspetti applicativi, ma per i controlli non adeguatamente disciplinati in particolare sul fronte delle prestazioni di lavoro e dei controlli sull'esecuzione dei lavori. Il subappalto a cascata rischia infatti di dare origine a fenomeni di infiltrazione e ad una difficile garanzia di tutela delle condizioni di lavoro e sicurezza sul lavoro lungo l'intera filiera;

in particolare, l'articolo 119, comma 17, del nuovo codice dei contratti pubblici prevede che: «Le stazioni appaltanti indicano nei documenti di gara le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto che, pur subappaltabili, non possono formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche dell'appalto e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro o di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori oppure di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali. Si prescinde da tale ultima valutazione quando i subappaltatori ulteriori siano iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229»,

impegna il Governo:

ad adottare idonee iniziative volte a garantire che, negli atti contrattuali da stipulare per la realizzazione dell'opera, le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più

intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali.

G2.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3 dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società con-

cessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dallo stesso decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti sia subordinata all'obbligo che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza - tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare - di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali.

G2.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché

l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area dei Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

riguardo all'affidamento senza gara previsto dal provvedimento in esame, va evidenziata la necessità di inserire un meccanismo di garanzia grazie al quale, qualora il valore della concessione registri un incremento superiore a una determinata percentuale rispetto al valore risultante dal progetto approvato nel 2011, si debba necessariamente procedere alla selezione di un nuovo contraente generale, come previsto dall'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE,

impegna il Governo:

a chiarire, e comunque a prevedere, che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, si applichi la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, al fine di specificare che, qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'UE in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.

G2.7

Basso, Misiani, Irto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che,

il decreto-legge in esame prevede il riavvio delle attività di programmazione e progettazione del ponte sullo Stretto di Messina, utilizzando quale progetto definitivo dell'opera quello approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011;

nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nella pagina delle News del 31 marzo 2023 (https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/ponte-sullo-stretto-pubblicato-gazzetta-il-decreto), è stato comunicato che il Ponte sullo Stretto rappresenta un'opera strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto e si inserisce nel tracciato del Corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo;

l'attraversamento stabile sullo stretto è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso. Il progetto tecnico attualmente disponibile consiste in circa 8.000 elaborati e prevede una lunghezza della campata centrale tra i 3.200 e i 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali, 60,4 metri larghezza dell'impalcato, 399 metri di altezza delle torri, 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione, 5.320 metri di lunghezza complessiva dei cavi, 1,26 metri come diametro dei cavi di sospensione, 44.323 fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione, 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi, con volume dei blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 metri-cubi;

l'opera è costituita da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (2 + 1 emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per dare vita ad un servizio di trasporto pubblico locale tra le due città di Messina e Reggio Calabria. Il ponte è stato progettato con una resistenza al sisma pari a 7,1 magnitudo della scala Richter, con un impalcato aerodinamico di "terza generazione" stabile fino a velocità del vento di 270 km/h;

rilevato che,

nel corso degli ultimi anni, le dimensioni delle navi portacontainer sono sempre più grandi, per rispondere sia ad esigenze di trasporto di un numero sempre più elevato di merci sia di riduzione dei costi connessi alle consegne delle merci. I più recenti ordinativi di navi portacontainer, effettuati dai principali vettori del trasporto marino, tra cui Msc, Maersk e Oocl, sono infatti concentrati su unità c.d. *Ultra large container carrier*, con contestuale dismissione di quelli di minori dimensioni;

per il transito delle navi sotto i ponti sono previste apposite regole. Nel canale di Suez, dal quale transita gran parte del traffico di navi portacontainer proveniente dal Sud-est asiatico e dal Medio oriente, sotto l'unico ponte realizzato con altezza di 70 metri dal livello del mare, è consentito il passaggio di unità navali con determinate caratteristiche in termini di larghezza e altezza, tra cui vi rientrano quelle con altezza fino a 68 metri;

analogamente a quanto avviene per le navi portacontainer, anche le navi da crociera sono di dimensioni sempre più grandi. Le principali navi della MSC e della Costa Crociere hanno un'altezza superiore ai 65 metri;

considerato che,

il Ponte sullo stretto di Messina, secondo quanto evidenziato dallo stesso MIT, una volta realizzato avrebbe un'altezza utile per consentire il

transito delle navi inferiore ai 65 metri. Tale altezza non consentirebbe già oggi il passaggio di numerose navi portacontainer e da crociera di ultima generazione, che sarebbero costrette a circumnavigare la Sicilia, con ricadute disastrose per i nostri principali porti, a partire da Gioia Tauro e da Genova, su cui incombono incognite anche in merito alla realizzazione della nuova diga;

tale situazione desta particolare preoccupazione tra gli operatori del trasporto merci con navi portacontainer e le compagnie di navi da crociera in ragione delle future limitazioni che verranno imposte per il passaggio nello Stretto di Messina a seguito della realizzazione del Ponte;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo:

a prevedere la stesura di un nuovo progetto tecnico relativo al Ponte sullo Stretto di Messina, con conseguente adeguamento delle stime di costo per la realizzazione dell'opera, che preveda un'altezza utile del canale navigabile centrale superiore ai 70 metri al fine di assicurare il passaggio anche alle grandi navi portacontainer e delle navi da crociera di ultima generazione, evitando per tale via ricadute negative sia per quanto riguarda il nostro sistema portuale, a partire dai porti di Genova e di Gioia Tauro, a vantaggio dei porti concorrenti, sia per quanto riguarda gli operatori del trasporto merci con navi portacontainer e le compagnie di navi da crociera.

G2.8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

tra le modifiche introdotte in sede referente c'è anche la realizzazione di una campagna informativa per sensibilizzare i territori, che stanzia 7 milioni per la copertura dal 2024 al 2030 con l'obiettivo di creare centri d'informazione e organizzare giornate in cui la popolazione può visitare i cantieri;

il comma 2 dell'articolo 3 prevede che il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera;

il successivo comma 6 stabilisce che la valutazione d'impatto ambientale è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, mentre sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché

l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

in merito al progetto definito la commissione Via-Vas del Ministero dell'Ambiente con atto del 15 marzo 2013, ha espresso il seguente parere: «Per effetto di quanto esposto, ai fini della verifica di ottemperanza sul progetto definitivo "attraversamento stabile dello Stretto di Messina" e della Valutazione di compatibilità ambientale delle varianti sostanziali, la commissione, valutato che le risposte fornite dal proponente alla richiesta di integrazione avanzata dal Ministero dell'Ambiente sono state parziali, lacunose e non sempre esaustive riguardo alle criticità ambientali, esprime il seguente parere: *in primis* per la compatibilità ambientale delle opere di variante sostanziali allo stato non si può esprimere valutazione (...) Per le aree protette interferite dall'opera, l'istruttoria ha evidenziato una incidenza negativa sugli *habitat* prioritari e sull'avifauna appartenente a specie di interesse conservazionistico comunitario»;

come posto in evidenza dall'ANAC, mentre il decreto-legge n. 179 del 2012 prevedeva espressamente che gli atti che regolavano il rapporto concessionario fossero vincolati al vaglio di mercato sulla sostenibilità economica dell'opera da parte della società SdM, con eventuali effetti caducatori degli stessi, l'articolo 2, comma 8, del decreto in esame che disciplina ora il contenuto degli atti aggiuntivi conseguenti all'accordo, non prevede invece che l'intervento sia collegato a vincoli di sostenibilità economica con la conseguenza che i costi dell'opera potrebbero subire notevoli aumenti anche in ragione di ulteriori richieste e prescrizioni;

mentre si sceglie di finanziare il Ponte sullo Stretto, giova ricordare ancora una volta che la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani-Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani-Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore;

buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. Le risorse e le iniziative del Governo si dovrebbero concentrare nel colmare questo divario infrastrutturale,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a:

garantire che in sede di valutazione di impatto ambientale dell'opera l'analisi venga svolta sull'intero progetto definitivo e non sia limitata a singole parti o a contenuti parziali del medesimo progetto, in relazione agli aspetti rilevanti e ai mutamenti intervenuti negli strumenti pianificatori e programmatici e del delicato contesto paesaggistico e ambientale, anche al fine di evitare l'apertura di una nuova procedura d'infrazione comunitaria per violazione delle direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE;

garantire che le procedure autorizzative finalizzate alla realizzazione dell'opera non possano essere approvate finché non sia reso pubblico il piano tecnico economico di fattibilità dell'opera e definite le necessarie coperture finanziarie dell'intero intervento;

destinare il 50 per cento delle risorse per la campagna informativa per sensibilizzare i territori, alle associazioni e comitati dei cittadini da anni impegnate nella promozione di uno sviluppo sostenibile dell'area dello Stretto.

G2.9

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso con metodo scientifico che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

niente di tutto ciò è stato accolto e il Governo ha deciso di riavviare il percorso di progettazione dell'opera partendo da un progetto vecchio risalente al 2011 senza svolgere il dibattito pubblico che, l'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, prevede espressamente per le opere superiori a 500 milioni di euro;

per seguire il «metodo scientifico» richiesto dai territori il progetto del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente e opere connesse dovrebbe essere realizzato solo in funzione dello sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative;

in tal senso, onde consentire un processo decisionale che consenta in via preliminare di verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali, si ritiene che sia fondamentale lo svolgimento del dibattito pubblico al termine della redazione del Documento di fattibilità delle alternative progettuali;

tale schema infatti è il più adatto per la selezione di un'opera a così alto impatto economico, sociale e territoriale e permetterebbe di tenere in conto, per gli approfondimenti progettuali, oltre alle considerazioni tecniche (quali alternative approfondire) anche le valutazioni politiche che scaturiranno a valle del dibattito pubblico in merito a quante alternative progettuali approfondire tramite progetto di fattibilità (con il relativo livello di dettaglio);

il decreto in esame, invece, trascura o sottovaluta fortemente quanto intervenuto negli oltre dieci anni dalla sospensione del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare;

nel decreto non è fatto cenno alcuno al rapporto «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» della commissione nominata dal Ministro protempore nel 2020 i cui lavori conclusi nel 2021 sono stati trasmessi in Parlamento e discussi nella Commissione Trasporti della Camera. Il rapporto citato sottolinea che il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizza-

zione. Il rapporto suggerisce inoltre che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica, ovvero la redazione del documento di fattibilità delle diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico. Tale valutazione dovrà essere effettuata anche sulla base di elementi di natura economico-sociale, trasportistica, territoriale e ambientale, e tramite il confronto delle diverse soluzioni alternative con una soluzione di riferimento che dovrà tener conto di tutti i miglioramenti dell'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina in via di definizione;

nell'ambito del dibattito pubblico deve essere, altresì, valutata la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza,

impegna il Governo:

a prevedere il preliminare svolgimento del dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018 volto a verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali;

a garantire la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

G2.10

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il con-

traente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso con metodo scientifico che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impatto dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

niente di tutto ciò è stato accolto e il Governo ha deciso di riavviare il percorso di progettazione dell'opera partendo da un progetto vecchio risalente al 2011 senza svolgere il dibattito pubblico che, l'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, prevede espressamente per le opere superiori a 500 milioni di euro;

oltre a non avere previsto il dibattito pubblico, nel corso dell'esame in sede referente, (comma 9-*bis* dell'articolo 4) è stato introdotto un surrogato dello stesso prevedendo che la società concessionaria sottoscriva una apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un «Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto» volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali;

per tale campagna di comunicazione sono stanziati 7 milioni di euro per il periodo 2024 - 2030;

per un'opera di siffatta complessità e impatto sui territori, la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti doveva essere definita al termine di un processo decisionale che prendesse in considerazione tutte le diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico;

in tal senso, è evidente che 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,

impegna il Governo:

ad avviare quanto prima il dibattito pubblico sull'opera oggetto del decreto ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018.

G2.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, se-

condo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3, dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dal decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo,

impegna il Governo:

nella non auspicabile ipotesi in cui si proceda a riavviare l'*iter* per la realizzazione dell'infrastruttura, ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire in ogni caso che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti sia subordinata all'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai subaffidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP.

G2.12

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3, dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dallo stesso decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo;

il collegamento ferroviario transfrontaliero dell'alta velocità Torino Lione, (TAV) al pari del collegamento stabile Ponte sullo stretto, è un'opera mastodontica ed anacronistica, del tutto incompatibile con la crisi ambientale e climatica in atto, sulla quale lo stesso Governo francese starebbe pensando di rinviare di 10 anni la realizzazione della linea che porterà al nuovo tunnel del Moncenisio, previsto tra la fine del 2032 e l'inizio del 2033 e che non esiste alcuna garanzia che la Francia dopo il 2043 realizzi l'opera,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti, sia subordinata alle condizioni che restano a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali e che lo stesso faccia fronte ad eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

a riconsiderare la realizzazione della TAV, così da soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese indirizzando le risorse previste al potenziamento delle linee ferroviarie esistenti in modo tale da sopportare i volumi di traffico merci registrati negli ultimi vent'anni, nonché alla mobilità sostenibile ed intermodale in tutto il Paese.

G2.13
SIRONI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di "conversione in legge delle disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (AS 705),

premesso che,

l'articolo 2, ai i commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* finalizzati a garantire la piena coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica (Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" al Documento di economia e finanza 2023, che quantifica il costo aggiornato dell'opera - comprensiva delle opere a terra - in 13,5 miliardi di euro);

in particolare, il comma 8-*bis* precisa che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanze, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato (che non sono previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, in quanto si è scelto di abbandonare la formula del *project financing);* degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate all'articolo 3, comma 2 del decreto- legge, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto;

considerato che:

gli eventi metereologici di eccezionale portata che si stanno susseguendo oramai con preoccupante regolarità sul nostro territorio arrecano danni ingenti alle cose e drammatiche conseguenze sulle persone;

i dovuti e necessari interventi riparatori e risarcitori stanno inesorabilmente, volta dopo volta, drenando importanti risorse finanziarie dello Stato, senza peraltro risolvere la causa del problema e quindi senza evitare che si ripeta;

appare di facile intuizione più utile investire le esigue risorse pubbliche in interventi volti all'analisi, alla raccolta dati ed alla prevenzione per la messa in sicurezza idrogeologica del territorio;

in tale situazione emergenziale appare paradossale che le scarse risorse pubbliche siano destinate alla costruzione di un'opera quale il ponte sullo stretto di Messina che non costituisce risposta ad un'emergenza e non rappresenta una necessità impellente;

impegna il Governo a:

valutare l'opportunità di finanziamento pubblico della costruzione del ponte sullo stretto di Messina solo dopo aver accertato che quest'opera non

distragga risorse utili per finanziare i necessari interventi volti all'analisi, alla raccolta dati ed alla prevenzione per la messa in sicurezza idrogeologica del territorio nazionale a rischio, per prevenire danni e morti evitabili mediante investimenti sagacemente indirizzati in base a un ordine di priorità che rispetti in primo luogo la salute e la sicurezza pubblica.

EMENDAMENTI

2.0.1

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

*Dopo l'***articolo***inserire il seguente*:

«Art. 2-*bis*.

(Realizzazione dell'Alta Velocità in Sicilia e Calabria)

1. Al fine di garantire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera, ai sensi dell'articolo 2, comma 8, sono realizzate le tratte ferroviarie AV Salerno-Villa San Giovanni e l'AV Messina-Catania-Palermo.

2. Le opere sono inserite nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte.».

Art. 3

3.1

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Sopprimere l'articolo.

3.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sopprimere l'articolo.

3.3

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire il comma 1 con i seguenti:

"1. Ai fini della realizzazione dell'opera, deve essere preventivamente indicato il costo complessivo della medesima comprensivo delle opere compensative e delle opere complementari stradali, le relative coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e il fabbisogno residuo.

1-*bis*. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il comma 487 è soppresso."

3.4

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, sostituire le parole da: "disponibili a legislazione vigente" *fino alla fine del comma, con le seguenti:* ", ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte".

Conseguentemente:

- *sostituire i commi 2, 3 e 4 con i seguenti*:

"2. Il progetto del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente e opere connesse è realizzato in funzione dello sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative.

3. Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76. Il dibattito pubblico si avvia sul documento di fattibilità tecnico-economica delle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infra-

strutture e delle mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento. Nell'ambito del dibattito pubblico è valutata, altresì, la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e il PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

4. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutati in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di conferenza di servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico.";

- *sopprimerei commi da 5 a 11*.

3.5

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 1, sopprimere le parole: "disponibili a legislazione vigente".

Conseguentemente, al medesimo comma sopprimere le parole: ", e del fabbisogno residuo".

3.6

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 2 sostituire il primo periodo con il seguente:

"2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza dello stesso alle prescrizioni ottemperate o non ottemperate dettate dal Parere n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla Verifica di ottemperanza sul Progetto Definitivo e approvazione Varianti Sostanziali della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture.".

3.7
TREVISI

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a)al primo periodo, dopo la parola: «integrato» *inserire le seguenti:* «con gli approfondimenti tecnici richiesti per il progetto di fattibilità tecnico-economica ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e»;

b)alla lettera a), *premettere la seguente:*

«0a) ai contenuti e agli adeguamenti progettuali richiesti dal progetto di fattibilità tecnico-economica di cui al primo periodo».

3.8
TREVISI

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo la parola: "integrato" *inserire le seguenti:* «dal progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera e».

3.9
DI GIROLAMO

Apportare le seguenti modificazioni:

*a)a*l comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole da: «da una relazione del progettista» *fino alla fine del periodo, con le seguenti:* «, subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, da una relazione proposta del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.»;

b) sostituire il comma 3 con il seguente: «3. Il progetto definitivo integrato corredato dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2 è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n.

1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari e il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica»;

c)al comma 10 aggiungere, in fine, le parole: «, previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto con il contraente generale»;

d)al comma 11 aggiungere, in fine, le parole: «, previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo.».

3.10

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole: "da una relazione del" *con le seguenti:* , "subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, da una relazione proposta dal".

Conseguentemente:

- *al medesimo comma, dopo il primo periodo aggiungere il seguente:* "La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.";

- *al comma 3, sostituire le parole:* "La relazione di cui al comma 2," *con le seguenti:* "Il progetto definitivo integrato,";

- *al comma 10, aggiungere, in fine, le parole:* "previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto con il contraente generale";

- *al comma 11, aggiungere, in fine, le parole:* "previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ed utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo".

3.11
Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 2 sostituire le parole: "relazione del progettista" *con le seguenti:* "relazione dei progettisti".

3.12
Trevisi

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole: "del progettista" *con le seguenti*: "dei progettisti".

3.13
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire la parola: "preliminare" *con la seguente:* " definitivo".

3.14
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo le parole: «dello stesso» *aggiungere le seguenti:* «e alle prescrizioni parzialmente ottemperate o non ottemperate contenute nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla verifica di ottemperanza sul progetto definitivo e sue varianti sostanziali.».

3.15
Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo le parole:" alla compatibilità ambientale" *inserire le seguenti:* ", alla sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico, alla vulnerabilità sismica".

3.16
Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 2, lettera a), dopo le parole: "modifiche" *aggiungere le parole:* "modellazione geologica e".

3.17
Trevisi

Al comma 2, lettera a), *aggiungere, in fine, le parole: «*, prevedendo, per le azioni sismiche, accelerazioni di picco al suolo almeno pari all'accelerazione di gravità (PGA di 1g).».

3.18
Trevisi

Al comma 2, lettera d), *aggiungere, in fine, le parole: «*e alla conformità al Regolamento n. 2020/852/UE.».

3.19
Trevisi

Al comma 2, lettera d), *aggiungere, in fine, le parole:* "e alla conformità al Regolamento n. 2020/852/UE in relazione alla protezione delle risorse marine".

3.20
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 2, lettera d), *aggiungere, in fine, le parole «*, anche alla luce del cambiamento climatico in atto, secondo i modelli predittivi più sfavorevoli all'opera».

3.21
TREVISI

Al comma 2, lettera e)*, dopo le parole:* "evoluzione tecnologica" *inserire le seguenti: "*, ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici,".

3.22
Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 2, lettera e), dopo le parole: "all'evoluzione tecnologica" *inserire le seguenti:* ", ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici,".

3.23
Barbara FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Al comma 2, dopo la lettera f)*, aggiungere la seguente:*

« *f*-bis*)* al fenomeno del gigantismo navale.».

3.24
TREVISI

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-*bis*. Ai fini dell'adeguamento del progetto definitivo di cui al comma 2, sono acquisiti i seguenti documenti:

a) i fogli geologici 588 (Villa San Giovanni), 589 (Palmi) e 602 (Motta San Giovanni) della Carta Geologica d'Italia al 50.000 (Progetto CARG), con relative banche dati, e le carte geotematiche (morfologiche, idrogeologiche e di pericolosità geologica) riferite ai medesimi fogli e al foglio 601 (Messina Reggio di Calabria);

b) i risultati dell'esecuzione di nuovi rilievi di sismica a riflessione, secondo le più moderne tecniche in alta risoluzione, nell'area dello Stretto di Messina, sia *onshore* che *offshore*.».

3.25

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*. Al progetto di cui al comma 2, si applica quanto previsto dall'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in materia di dibattito pubblico.".

3.26

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire il comma 3 dal seguente:

"3. Il progetto definitivo integrato e corredato dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto, in relazione alle prescrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2, è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari ed il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica".

3.27

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 3, sostituire le parole: "trenta giorni" *con le seguenti:* "sessanta giorni".

3.28

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 4, primo periodo, dopo le parole: "la relazione di cui al comma 2" *inserire le seguenti:* "al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione di un nuovo parere entro novanta giorni dalla ricezione e".

3.29
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 4, secondo periodo, sopprimere le parole: "ad eccezione di quella prevista dalla lettera *g)* del medesimo comma,".

3.30
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 4 aggiungere, in fine, il seguente periodo: «È comunque assicurato e garantito il dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

3.31
Sironi

Al comma 5 sopprimere il primo periodo.

3.32
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 5 apportare le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, sopprimere le parole da: "che non modificano" *fino alla fine del periodo;*

b) sopprimere il quarto periodo;

c) al comma 6 sopprimere il secondo e terzo periodo.

3.33
Trevisi

Al comma 5, settimo periodo, sopprimere le parole da: ", decorso il quale" *fino alla fine del comma.*

3.34
Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire il comma 6 con il seguente:

"6. Ai fini della valutazione d'impatto ambientale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 225, comma 11, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.".

3.35
Sironi

Al comma 6, primo periodo, sopprimere le parole: ", comma 2-*bis*,".

3.36
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 6 sopprimere il secondo e il terzo periodo.

3.37
Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

3.38
Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità com-

petente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

3.39
SIRONI

Al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole: ", secondo periodo.".

3.40
DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 6, dopo le parole: "di cui al primo periodo" *inserire le seguenti:",* fatta eccezione per i progetti di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR),".

3.41
FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Dopo il comma 6 inserire il seguente: "6-*bis*. Il Ministero delle infrastrutture e trasporti trasmette il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8, e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale alle competenti Commissioni parlamentari, che esprimono un parere entro il termine di sessanta giorni.".

Conseguentemente, al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo le parole: "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" *inserire le seguenti:* ", acquisiti i pareri parlamentari di cui al comma 6-*bis*,".

3.42
DI GIROLAMO

Al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo la parola: "trasmette" *inserire le seguenti:* "al Consiglio superiore dei lavori pubblici e".

3.43
TREVISI

Al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo le parole: "per l'approvazione" *inserire le seguenti:* ", entro il termine perentorio di centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,".

3.44
Barbara FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Al comma 8 dopo la parola: "maggioranza" *inserire le seguenti:* "di almeno i due terzi.".

3.45
Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sopprimere il comma 9.

3.46
Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 10 aggiungere, in fine, le seguenti parole: "previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3 del presente decreto con il contraente generale".

3.47
Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 11 aggiungere, in fine, le seguenti parole: "previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ed utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo".

3.48
Di Girolamo, Sironi

Dopo il comma 11 aggiungere, in fine, il seguente:

«11-*bis*. Al fine di garantire adeguato supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA, di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive, con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un Osservatorio ambientale ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Ministero della transizione ecologica del 25 giugno 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 12 luglio 2021.».

ORDINI DEL GIORNO

G3.1
Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con l'articolo 3, si dispone il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera prevedendo che alla relazione di aggiornamento del progetto definitivo da parte della società concessionaria faccia seguito la conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo e sulla relazione in questione e successivamente l'approvazione del CIPESS con la determinazione conclusiva in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione, di cantierizzazione dell'opera e di approvazione del progetto esecutivo e delle relative varianti;

in tale contesto risulta importante prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta il piano economico finanziario e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale alle Camere, ai fini dell'espressione di un parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere nell'ambito della procedura l'espressione di un parere parlamentare sul piano economico finanziario dell'opera e sulla VIA preliminare all'invio al CIPESS.

G3.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

l'articolo 3, dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo, e prevede la presentazione di una relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi ai fini dell'approvazione, il Consiglio di amministrazione della concessionaria;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina,

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che il progetto definitivo dell'opera, di cui all'articolo 3, commi 2 e 3, che deve essere approvato dal Consiglio di amministrazione della concessionaria entro trenta gior-

ni dalla ricezione, venga inviato alle Camere e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica.

G3.3

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale;

quanto al tema del costo e dei fondi destinati alla realizzazione dell'opera, l'articolo 3 del decreto in esame prevede che l'opera sia inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente e che al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale: saranno a tal fine considerate prioritarie le interlocuzioni con finanziatori istituzionali quali la Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma Connecting Europe Facility - CEF (partecipazione al bando entro settembre 2023) (cit. DEF 2023 allegato infrastrutture);

in una recente intervista all'ANSA (2 dicembre 2022), la commissaria europea per i Trasporti, Adina Valean ha dichiarato che: «È importante che il Governo italiano non abbia fretta e presenti un progetto» per il Ponte sullo Stretto di Messina «molto ben fatto. E lo dico perché c'è molta concorrenza» tra i Paesi Ue «per ottenere i soldi della Connecting Europe Facility (Cef), abbiamo molte domande e progetti molto importanti in tutta Europa». «Per avere un *rating* ottimo e una posizione competitiva, il progetto deve essere solido. Non consiglierei dunque» all'Italia «di fare in fretta, quanto piuttosto di fare un'ottima proposta», ha evidenziato;

si ricorda che il decreto in esame riavvia la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale e che necessita di aggiornamenti per motivazioni tecniche, ambientali, ed economiche;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

si ricorda che per potere accedere ai bandi europei CEF occorre in ogni caso che l'opera sia realizzata entro il 2030, circostanza che, pur con le più ottimistiche previsioni, rischia di non essere realistica;

i Fondi per lo sviluppo e la coesione (FSC) sono, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione italiana e dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

impegna il Governo:

a escludere dalle fonti di finanziamento dell'opera le risorse messe a disposizione dalle regioni a valere sui fondi per lo sviluppo e la coesione.

G3.4

FREGOLENT, PAITA

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

premesso che:

l'articolo 3 del disegno di legge di conversione in esame dispone che l'opera di collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto) venga inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanze, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, delle risorse disponibili a legislazione vigente e del fabbisogno residuo;

detto inserimento consente opportunamente di collocare il ponte sullo Stretto all'interno della programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (recante il nuovo codice dei contratti pubblici);

l'impossibilità di utilizzare le risorse derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza per finanziare l'opera è stata affermata in data 18 aprile 2021 dal vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli,

il quale rispondendo all'interpellanza urgente 2-01242 ha affermato che in riferimento al ponte sullo Stretto «la complessità dell'opera non risulta compatibile purtroppo con la tempistica di realizzazione degli interventi ammissibili a finanziamento con le risorse del PNRR»;

detta impossibilità, tuttavia, non pregiudica la possibilità di includere la realizzazione e il rafforzamento delle opere infrastrutturali di collegamento tra il ponte e i due principali poli urbani interessati (Messina e Reggio Calabria);

è necessario scongiurare qualsiasi rischio che la funzionalità del ponte sullo Stretto e le sue innegabili virtualità possano venire compromesse da infrastrutture di collegamento inadeguate o insufficienti,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative necessarie volte a realizzare e rafforzare i collegamenti infrastrutturali con il futuro ponte sullo Stretto.

G3.5

PAITA

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

premesso che:

l'articolo 3 del disegno di legge di conversione in esame dispone che l'opera di collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto) venga inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanze, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, delle risorse disponibili a legislazione vigente e del fabbisogno residuo;

detto inserimento consente opportunamente di collocare il ponte sullo Stretto all'interno della programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (recante il nuovo codice dei contratti pubblici);

la realizzazione del ponte sullo Stretto si inserisce a pieno nel programma di sviluppo e rafforzamento delle direttrici infrastrutturali di collegamento definite a livello europeo (rete Ten-T), il che impone di accompagnare tale opera con l'adeguamento e rafforzamento della tratta autostradale A2, nota come Salerno-Reggio Calabria;

sempre nell'ottica di potenziare il corridoio di collegamento naturale che percorrono la penisola e portare gli stessi all'interno della Sicilia, ap-

pare fondamentale l'implementazione dell'alta velocità sulle tratte ferroviarie che interesseranno il ponte sullo Stretto e tutto il territorio della Sicilia,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative necessarie volte a rafforzare, in vista della realizzazione del ponte sullo Stretto, della tratta autostradale nota come "Salerno-Reggio Calabria", nonché a stanziare le risorse necessarie per garantire la rapida implementazione dell'alta velocità ferroviaria all'interno della Regione Siciliana, assicurando così la piena funzionalità e il pieno sviluppo delle potenzialità dello stesso.

EMENDAMENTI

Art. 3-*bis*

3-*bis*.0.1
IRTO

*Dopo l'***articolo***inserire i seguenti:*

«Art. 3-*ter*.
(Accordo di programma)

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma, di durata pluriennale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, da stipulare, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero della cultura, la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni.

2. L'accordo di programma di cui al comma 1 disciplina le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera e coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, nei territori di cui al comma 1:

a) interventi straordinari nel settore dei trasporti, della portualità, dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, congruenti e propedeutiche alle opere di collegamento stabile e di mobilità dinamica;

b) previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria;

c) previsione di opere mitigatrici, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale;

d) favorire la stipulazione tra la società concessionaria, il contraente generale e le regioni Siciliana e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, di appositi accordi finalizzati sia alle iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, sia alla progettazione esecutiva, al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

3. L'accordo di programma deve includere il cronoprogramma degli interventi ivi previsti e lo stanziamento delle relative risorse.

Art. 3-*quater*.

(Accordo di programma, opere compensative)

1. L'accordo di programma di cui all'articolo 3-*ter* disciplina altresì le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera:

a) prevedere, oltre alle opere necessarie per l'infrastruttura, anche quelle "compensative" per il territorio, quali il ripascimento dei litorali, il trattamento delle acque meteoriche, il sistema fognario, interventi di salvaguardia ambientale delle Riserve naturali, l'adeguamento della strada Panoramica dello Stretto, aree attrezzate di Protezione Civile opere relative alle zone dei Comuni di Villa San Giovanni, Reggio Calabria e tutti i comuni limitrofi.

2. Per le opere tra quelle stradali, le ferroviarie e le opere compensative è prevista una spesa aggiuntiva, rispetto a quella preventivata, pari a 2.000 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui al comma 3.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, valutati, ai fini della compensazione degli effetti in termini di indebitamento netto, in 2.000.000.000 di euro, si provvede a valere su quota parte delle seguenti maggiori entrate o minori spese:

a) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante le maggiori entrate derivanti dall'intensificazione delle attività di contrasto e recupero dell'evasione fiscale. A tal fine, il Governo, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza annuale entro la medesima data, presenta alle Camere un rapporto sulla realizzazione delle strategie di contrasto all'evasione fiscale, sui risultati conseguiti nell'esercizio relativo all'anno precedente, specificati per ciascuna regione, e nell'anno in corso, nonché su quelli attesi, con riferimento sia al recupero di gettito derivante da accertamento di evasione che a quello attribuibile alla maggiore propensione all'adempimento da parte dei contribuenti. Sulla base

degli indirizzi delle Camere, il Governo definisce un programma di ulteriori misure ed interventi al fine di implementare, anche attraverso la cooperazione internazionale ed il rafforzamento dei controlli, l'azione di prevenzione, contrasto e recupero dell'evasione fiscale allo scopo di conseguire a decorrere dall'anno 2024 un incremento di almeno 500 milioni di euro di entrate dalla lotta all'evasione fiscale rispetto a quelle ottenute nell'anno 2023;

b) quanto a 1.000.000.000. di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante misure di razionalizzazione della spesa pubblica. A tal fine, il Governo, sulla base della proposta del Ministero dell'economia e delle finanze, sentiti i Ministeri interessati, presenta al Parlamento entro il 30 settembre 2023 un programma per la riorganizzazione della spesa pubblica nel quale sono specificati i singoli interventi e le misure adottati o in via di adozione per il conseguimento degli obiettivi di riduzione della spesa pubblica, nonché forme di monitoraggio sullo stato di attuazione degli stessi al fine di valutarne l'efficacia. Al programma è associata l'indicazione dei risparmi di spesa per ogni singolo intervento di riorganizzazione della spesa pubblica. Nell'ambito della risoluzione parlamentare approvativa della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2023, sono indicati i disegni di legge collegati alla manovra finanziaria per il triennio 2024-2026, mediante i quali attuare le riorganizzazioni della spesa pubblica di cui alla presente lettera;

c) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate derivanti dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2023, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione da inserire nella legge di bilancio per gli anni 2024-2026 al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 500 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024.

4. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi di cui al comma 3 che reca le occorrenti coperture finanziarie.».

3-*bis*.0.2

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

*Dopo l'***articolo***inserire il seguente*:

«Art. 3-*ter*.

(Accordo di programma)

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma, di durata pluriennale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, da stipulare, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero della cultura, la Regione Calabria, la Regione Sicilia, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni.

2. L'accordo di programma di cui al comma 1 disciplina le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera e coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, nei territori di cui al comma 1:

1) interventi straordinari nel settore dei trasporti, della portualità, dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, congruenti e propedeutiche alle opere di collegamento stabile e di mobilità dinamica;

2) previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria;

3) previsione di opere mitigatrici, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale;

4) favorire la stipulazione tra la società concessionaria, il contraente generale e le regioni Sicilia e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, di appositi accordi finalizzati sia alle iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, sia alla progettazione esecutiva, al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

3. L'accordo di programma deve includere il cronoprogramma degli interventi ivi previsti e lo stanziamento delle relative risorse.».

3-*bis*.0.3

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

*Dopo l'***articolo***inserire il seguente*:

«Art. 3-*ter*.

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla valutazione dell'impatto ambientale della stessa, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. L'istanza di valutazione di impatto ambientale è soggetta al provvedimento autorizzatorio unico regionale, ai sensi dell'articolo 27-*bis* del decreto

legislativo 3 aprile 2006, n. 152, relativo al progetto. L'intera documentazione inerente il progetto deve contenere l'avviso pubblico, il modello di istanza, sintesi non tecnica e studio di impatto ambientale redatto in conformità all'Allegato VII, parte II, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.».

Art. 4

4.1

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Sopprimere l'articolo.

4.2

Barbara FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 3 con il seguente:

«3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.»;

b)sopprimere i commi 4 e 5.

4.3

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 3 con il seguente: "3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione";

b) sopprimere i commi 4 e 5.

4.4

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 3, alinea, dopo la parola: "manifestare" *inserire le seguenti:* ", entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,".

Conseguentemente, dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-*bis*. La manifestazione di volontà di cui al comma 3 implica quanto segue:

a) che saranno a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, mentre gli saranno riconosciuti gli eventuali maggiori costi e tempi unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi;

b) l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

c) l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP;

d) l'obbligo di indicare negli atti contrattuali che saranno stipulati che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali;

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.".

4.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 3, dopo le parole: "manifestare" *inserire le seguenti:* "entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente decreto".

4.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-*bis.* La manifestazione di volontà di cui al comma 3 è subordinata alle seguenti condizioni:

a) sono a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, mentre saranno riconosciuti gli eventuali maggiori costi e tempi unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi;

b) l'obbligo per il contraente generale di far fronte ad eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

c) l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP;

d) l'obbligo di indicare negli atti contrattuali che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza - tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare - di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali;

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita all'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.".

4.7

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Al comma 4, lettera c)*, aggiungere, in fine, le parole: "e* delle relazioni tecniche specialistiche."

4.8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 4, lettera c), aggiungere in fine le seguenti parole: "e delle relazioni tecniche specialistiche".

4.9

Di Girolamo, Sironi

Al comma 4, lettera c)*, aggiungere, in fine, le parole: "*e degli studi geologici."

4.10

Trevisi

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis*. In considerazione della complessità dell'opera, del rilevante contenzioso tuttora in corso tra la concessionaria e le parti private, nonché delle ingenti risorse pubbliche previste, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ogni sei mesi alla redazione di una relazione informativa da trasmettere alle competenti Commissioni parlamentari.».

4.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 5, sostituire le parole: "del Parlamento europeo e del Consiglio e" *con le seguenti:* "del Parlamento europeo e del Consiglio con particolare riguardo al comma 1, lettera b) ultimo periodo del medesimo articolo 72, in

materia di obbligo di nuova procedura d'appalto in caso di aumento di prezzo eccedente il 50 per cento del valore del contratto iniziale, nonché".

4.12

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.".

4.13

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contrente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.".

4.14

TREVISI

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-*bis*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscrive un accordo di programma quadro con la regione Calabria, la città metropolitana di Reggio Calabria e il comune di Villa San Giovanni volto a prevedere lo sviluppo integrato del territorio del comune di Villa San

Giovanni sotto il profilo urbanistico, trasportistico e ambientale, con particolare riguardo alla ridefinizione dei servizi di mobilità intermodale, viabilità congruente con le opere di collegamento e di mobilità dinamica, allo sviluppo del porto turistico, delle attività commerciali, fieristiche, e alla riqualificazione dell'area costiera, allo spostamento degli approdi a sud, già oggetto degli accordi di programma del 1990, nonché alla riqualificazione e valorizzazione delle aree collinari cittadine.».

4.15
DI GIROLAMO

Sopprimere il comma 7.

4.16
IRTO

*Sostituire il comma 7-*ter *con il seguente:*

"7-*ter*. Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione Siciliana e la Regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera.".

4.17
IRTO

*Sostituire il comma 7-*quater *con il seguente:*

"7-*quater*. L'Autorità di sistema portuale dello Stretto è delegata a coordinare i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture esistenti, avviando un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti esistenti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. L'Autorità di sistema portuale verifica, nell'ambito delle risorse disponibili a

legislazione vigente, quelle che da destinare alla rifunzionalizzazione delle infrastrutture.".

4.18

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Al comma 8, primo periodo, sostituire la parola: "cento" *con la seguente:* "cinquanta".

4.19

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 8-bis sostituire dalle parole: "infiltrazione mafiosa è attuato" *fino alla fine del comma con le seguenti:*

"infiltrazione mafiosa, nonché la selezione del contraente generale da parte della società concessionaria, sono attuati con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, per il suddetto monitoraggio, e, per la selezione del contraente generale, dell'articolo 205 del medesimo decreto legislativo, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione".

4.20

TREVISI

Al comma 8-bis *sostituire le parole*: "all'articolo 39, comma 9, del" *con la seguente:* "al".

4.21

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 8-bis aggiungere, in fine, le seguenti parole:

", mentre per il dibattito pubblico si applica quanto previsto dall'articolo 40 del medesimo decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

4.22

Trevisi

Al comma 8-bis *aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «La delibera CIPESS di cui all'articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, è approvata previo parere vincolante dell'ANAC.».

4.23

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Sopprimere i commi 9-bis *e 9*-ter.

4.24

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente:*

"Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione dell'opera è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018 sulla progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative. Solo al termine dello svolgimento del dibattito pubblico di cui al primo periodo,".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, dopo le parole: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sui relativi costi".

4.25

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente: "*La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, dopo le parole: "stato di avanzamento dell'opera" *inserire il seguente periodo*:

"e sulle opere di cui al primo periodo e sull'ottemperanza del progetto definitivo e delle sue varianti sostanziali alle prescrizioni in materia di compatibilità ambientale e sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico e alla vulnerabilità sismica,".

4.26

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente:* "La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, dopo le parole: "stato di avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sulle opere di cui al primo periodo".

4.27

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente: "*La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni

di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, dopo le parole: "stato di avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sulla previsione di cui al primo periodo".

4.28

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole:* "di informazione" *inserire le seguenti*: ", di partecipazione".

4.29

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole*: "rivolte alla cittadinanza" *inserire le seguenti*: "e di iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, anche in materia di sicurezza,".

4.30

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Al comma 9-bis, *primo periodo, sostituire le parole:* "sullo stato di avanzamento dell'opera" *fino alla fine del periodo con le seguenti*: "sulle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento".

4.31
TREVISI

Al comma 9-bis, *primo periodo, sostituire le parole:* "sullo stato di avanzamento dell'opera" *con le seguenti:* "sull'analisi costi-benefici dell'opera.".

4.32
IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole:* "avanzamento dell'opera," *inserire le seguenti:* "ivi comprese le opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera,".

4.33
IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, al *primo periodo, dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e delle tratte ferroviarie AV/AC Salerno-Villa San Giovanni e AV/AC Messina-Catania-Palermo".

4.34
FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e del completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania".

4.35
BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole: "*avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti:* "e sull'ottemperanza del progetto definitivo e delle sue varianti sostanziali alle prescrizioni in materia di compatibilità ambientale e sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico e alla vulnerabilità sismica,".

4.36

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole: "*avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti:* "e sui relativi costi".

4.37

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Al comma 9-bis, *dopo il primo periodo, inserire il seguente*: "A tal fine, i rappresentanti dei suddetti comuni sono invitati a partecipare, come osservatori, alle riunioni del consiglio di amministrazione di cui all'articolo 2, secondo comma, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto.".

4.38

Aurora FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Apportare le seguenti modificazioni.

a) al comma 9-bis, *sopprimere l'ultimo periodo*;

b) al comma 9-ter, *sostituire le parole:* "Agli oneri derivanti dal comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede" *con le seguenti:* "Quale contributo per l'incremento della dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie siciliane, è stanziato 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, alla cui copertura si provvede".

4.39

Barbara FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Dopo il comma 9-bis *inserire il seguente:*

«9-*bis*.1. La convenzione di cui al comma 9-*bis* prevede l'istituzione di un apposito «sportello per la trasparenza» che consenta ai cittadini, alle associazioni e alle imprese di richiedere l'accesso agli atti e ai documenti amministrativi relativi alla progettazione, allo stato di avanzamento dell'opera ed alle misure di compensazione ambientale. A tal fine la convenzione prevede altresì la realizzazione di un portale *internet* per rendere più agevole la con-

sultazione della documentazione in formato elettronico. La società concessionaria si impegna a fornire le informazioni richieste entro una settimana dalla ricezione della richiesta.».

4.40

TREVISI

Al comma 9-quater *sostituire le parole:* "150.000 euro" *con le seguenti:* "300.000 euro".

Conseguentemente, al medesimo comma, sostituire le parole da: "corrispondente" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "le risorse previste al comma 9".

ORDINI DEL GIORNO

G4.1

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in tale contesto desta profonda preoccupazione l'allarme lanciato dai sindacati del settore dei trasporti su una serie di dubbi avanzati dalla Corte dei conti in relazione ad una parte del finanziamento - previsto dal PNRR-PNC - per il rinnovo della flotta di mezzi veloci che collegano le due sponde dello Stretto di Messina;

in una nota i sindacati dei trasporti indicano criticità legate alle procedure seguite, alla tempistica che renderebbe alcuni dei progetti non attuabili o non ben ponderati e che tra le motivazioni sia evidenziata anche la non compatibilità di alcuni progetti con la prossima costruzione del Ponte sullo Stretto;

alla luce di tutte le incertezze esposte fino ad ora in relazione alla tempistica di realizzazione del Ponte nonché a tutti gli altri profili che necessitano ancora di essere chiariti e ben definiti, con particolare riferimento alla sostenibilità economico finanziaria dell'opera ed alla compatibilità con le prescrizioni VIA, è da escludere in maniera perentoria la possibilità di perdere investimenti nella mobilità marittima sullo Stretto, già oggi molto penalizzata;

il servizio di collegamento marittimo di Rete Ferroviaria Italiana per il passaggio dei treni tra le due sponde dovrà comunque essere assicurato, sia per tutti gli anni necessari alla realizzazione dell'attraversamento stabile, sia per garantire la continuità territoriale nei periodi di possibile inagibilità del ponte, ove questo venga costruito, mentre dovrà comunque proseguire l'attuale collegamento marittimo veloce utilizzato da migliaia di pendolari dell'area metropolitana dello Stretto;

è forte la preoccupazione che una rimodulazione del PNRR-PNC sottragga risorse alla riqualificazione della flotta pubblica. Non rinnovare e non rendere più sostenibile la flotta pubblica per l'attraversamento dello Stretto significherebbe mantenere un servizio inefficiente e rinunciare a un importante intervento funzionale alla transizione ecologica,

impegna il Governo:

a definire tempestivamente le linee strategiche che garantiscano l'impiego dei fondi del PNRR-PNC per l'effettivo rinnovo della flotta di RFI, scongiurando il rischio che gli stessi siano dirottati su altri progetti.

G4.2

IRTO, BASSO, FINA, MANCA, LORENZIN, MISIANI, NICITA

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si rammenta che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

il dibattito sulla necessità di un attraversamento stabile dello Stretto, per colmare il *gap* infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese, ha una storia di oltre 40 anni e si intreccia, inevitabilmente, con i limiti di un carente e vetusto sistema infrastrutturale stradario e ferroviario nel Mezzogiorno che impedisce una efficiente connessione con l'Alta velocità del resto del Paese ed anche di inserire il Mezzogiorno nel disegno sul trasporto intermodale di livello europeo (il sistema TEN);

come rilevato nel corso delle audizioni «il decreto-legge sembra trascurare e sottovalutare quanto intervenuto negli oltre dieci anni dalla sospensione del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare»;

in particolare per quanto attiene alla realizzazione delle opere connesse e di contesto necessarie alla realizzazione del collegamento stabile, il rapporto della commissione Mit per «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» sottolinea che «il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione»;

la caducazione dell'intero processo di realizzazione dell'Attraversamento Stabile nel 2011 è avvenuta a seguito della verifica di mancanza di sostenibilità economica e finanziaria del PEF. Elementi centrali richiesti per

il nuovo PEF (2023) sono: ricavi complessivi previsti sulla base di uno studio di traffico aggiornato e canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

sulla base degli esperti auditi in Commissione, «esiste un grave rischio che il percorso possa di nuovo interrompersi a causa di una nuova mancanza di sostenibilità economica e finanziaria connessa con i ricavi da flussi di traffico, in particolare ferroviari e dai canoni di utilizzo» derivante «da quanto sta accadendo alle reti ferroviarie di Sicilia e Calabria» perché in Sicilia si sta realizzando una ferrovia ordinaria e non una AV, ed in Calabria si sta realizzando una linea AV che invece di ridurre la lunghezza rispetto al tracciato esistente la aumenta, passando da 393 a 445 chilometri;

allo stato attuale i tempi di percorrenza dalla Sicilia a Roma realizzando il collegamento stabile dello Stretto sarebbero di 6 ore e 39 minuti a causa della vetustà dei collegamenti ferroviari anche se da tutti gli studi e le ricerche svolte a livello mondiale nei contesti dove è stata realizzata l'AV emerge che la domanda esistente (deviata) si sposta da altre modalità di trasporto all'AV per percorrenze inferiori a 5 ore, e quella nuova (indiretta e indotta) si genera sempre per percorrenze inferiori a 5 ore; stessi limiti temporali per le crescite significative di PIL;

per questo nelle audizioni è stato indicato come necessario per il successo dell'opera la realizzazione in Sicilia di una vera AV per collegare Palermo-Catania e Messina in 90 minuti e un diverso itinerario dell'AV in Calabria con caratteristiche di tracciato simili alle altre linee italiane ed a tutte le altre a livello mondiale;

senza la realizzazione delle opere infrastrutturali di trasporto di contesto il rischio è di realizzare un'opera che sia «una cattedrale nel deserto», senza realizzare una effettiva continuità territoriale per la Sicilia che su 1.369 chilometri di linea ferrata solo 791 chilometri sono elettrificati, 223 chilometri possono contare su un doppio binario e ben 568 chilometri sono invece a binario unico;

oggi per fare 314 km in treno da Catania a Trapani si impiegano fino a 5 ore, mentre per andare da Roma a Milano e percorrerete 514 km si impiegano solo 3 ore;

la questione è quindi quella di realizzare la soluzione migliore, sviluppata in una visione integrata del sistema dei trasporti del Sud che dia la possibilità ai territori e alla gente che li vive di realizzare un'opera utile soprattutto per loro,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di monitorare gli effetti applicativi del provvedimento in esame, al fine di destinare le risorse che saranno indicate dal DEF per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria all'integrazione del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno allo *standard* qualitativo del resto del Paese, prevedendo la realizzazione di una progettazione esecutiva per la Sicilia con caratteristiche di Alta Velocità al fine di consentire la percorrenza della linea Palermo-Catania-Messina secondo gli *standard*

nazionali di AV ed il completamento della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria garantendone la realizzazione in tempi certi.

G4.3

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera;

nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto il comma 7-*ter* dell'articolo 4, in base al quale entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo la Regione Siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera;

ai territori interessati occorrono però opere preliminari che consentano di promuoverli come città innovative per i trasporti, la salvaguardia del-

le risorse culturali e ambientali e lo sviluppo turistico, programmando grandi interventi,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a subordinare la realizzazione dell'opera alla sottoscrizione di appositi accordi di programma con la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni finalizzati a prevedere, coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, interventi straordinari che promuovano i territori interessati come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali, lo sviluppo turistico, riqualificazione sociale e la formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

G4.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano

al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si sottolinea che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore; buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia e, in particolare, della Sicilia, a predisporre un piano di investimenti per garantire la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese.

G4.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il

ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone, al pari della zona dello Stretto di Messina;

le enormi risorse destinate alla futura realizzazione del Ponte sullo Stretto, potrebbero essere più proficuamente finalizzate al recupero del fortissimo ritardo infrastrutturale della rete ferroviaria e viaria che interessa gran parte dei territori del Mezzogiorno;

la regione Sardegna è tra le regioni del Mezzogiorno una delle più penalizzate per la carenza di infrastrutture stradali e soprattutto ferroviarie con tutto quello che questo comporta in termini di lesione del diritto alla mobilità dei cittadini, e sviluppo e crescita socio-economica della regione; Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia del nostro Paese dove manca qualsivoglia servizio ferroviario degno di questo nome che lo colleghi al resto della regione, e dove è attiva solo una ferrovia a scartamento ridotto costruita quasi due secoli fa, che da Nuoro arriva a Macomer. In pratica Nuoro è l'unico capoluogo di provincia a non essere ancora servito da una linea della Rete ferroviaria italiana,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative necessarie, e le opportune risorse, finalizzate al potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie della Sardegna, anche dando finalmente soluzione alla linea ferroviaria Nuoro-Macomer, prevedendone, previa intesa con la regione Sardegna, il suo trasferimento a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.A. per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale.

G4.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore dei 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani-Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani-Palermo che distano 107 km di strada ferrata, 4,10 ore;

buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo;

riguardo al diritto alla mobilità, è comunque necessario rafforzare sempre di più il trasporto pubblico, incentivando quello su ferro rispetto al trasporto su gomma, e garantendo il servizio in maniera omogenea sul territorio nazionale anche nelle aree più «difficili» da servire,

impegna il Governo

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese, ad adottare tutte le iniziative volte a garantire il trasporto pubblico e i collegamenti ferroviari tra aree a domanda debole o comunque poco servite dai servizi a mercato, rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico.

EMENDAMENTO

4.0.1
IRTO

*Dopo l'***articolo***aggiungere il seguente:*

«Art. 4-*bis*.

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.».

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

collegamento al documento su www.senato.it

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 8^ Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 41 (pom.) del 17/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

8ª Commissione permanente
(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)
MERCOLEDÌ 17 MAGGIO 2023
41ª Seduta (3ª pomeridiana)
Presidenza del Vice Presidente
ROSA

La seduta inizia alle ore 18,35.
IN SEDE REFERENTE
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Esame e rinvio)
Il relatore GERMANA' (*LSP-PSd'Az*) illustra il provvedimento in esame, segnalando, in primo luogo, che l'articolo 1 modifica l'assetto societario e la *governance* della Stretto di Messina S.p.a., attribuendo la quota di maggioranza al Ministero dell'economia e delle finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al capitale sociale partecipano inoltre RFI, ANAS e le regioni Sicilia e Calabria. Al MIT sono attribuite le funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione.
Viene conseguentemente ridefinita la composizione degli organi di amministrazione e controllo della società, che viene inoltre qualificata società *in house*.
Sono quindi disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del MIT, anche con la previsione della possibilità di nomina con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture qualora ne ravvisi la necessità, di un commissario straordinario che opera secondo specifiche disposizioni dell'articolo 12 del decreto-legge n. 77 del 2021.
Viene infine disciplinata la costituzione di un Comitato scientifico con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali.
L'articolo 2 ridefinisce il rapporto di concessione fra il MIT e la Stretto di Messina S.p.A. in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della società.
Esso prevede che dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., disposta dall'ultima legge di bilancio, riacquista efficacia la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.
Il MIT è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi, che disciplinano, tra l'altro: la durata residua della concessione, fermo restando che la concessione per la gestione ha durata di trent'anni; il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera; il nuovo

piano economico finanziario, che individua, in particolare, la copertura finanziaria dell'investimento, i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento, il canone di utilizzo della infrastruttura ferroviaria, il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono. Alla Camera dei deputati sono state inserite disposizioni volte a garantire la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica.
L'articolo 3 dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo, e prevede che il progetto definitivo approvato il 29 luglio 2011 sia integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo, tra l'altro, alle norme tecniche per le costruzioni sopravvenute e alle conseguenti modifiche alla modellazione geologica e alla caratterizzazione geotecnica; alla normativa vigente in materia di sicurezza e alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso.
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. Si specificano, inoltre, 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 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 delle relative varianti.
L'articolo 3-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, reca disposizioni volte a disciplinare le procedure espropriative, 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 decreto ministeriale.
L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento, prevedendo, tra l'altro, che la società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possano, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti.
A seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati, 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.
L'articolo 5 disciplina l'entrata in vigore.
Il PRESIDENTE, ricordato che il provvedimento è già inserito nel calendario dell'Aula della prossima settimana, propone di fissare il termine per la presentazione di eventuali emendamenti e ordini del giorno a lunedì 22 maggio, alle ore 12.
La Commissione conviene.
Il seguito dell'esame è rinviato.
La seduta termina alle ore 18,40.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 42 (ant.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

8ª Commissione permanente
(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
42ª Seduta
Presidenza del Presidente
FAZZONE

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Ferrante.
La seduta inizia alle ore 12,35.
IN SEDE REFERENTE
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione dell'esame)
Prosegue l'esame, sospeso nella terza seduta pomeridiana del 17 maggio.
Il PRESIDENTE comunica che sono stati presentati 149 emendamenti e 29 ordini del giorno, pubblicati in allegato, e dichiara aperta la discussione generale.
Il senatore IRTO (*PD-IDP*) afferma che le modalità di esame del decreto-legge all'ordine del giorno fanno emergere con tutta evidenza il tema del fallimento del bicameralismo: un provvedimento che secondo il Governo e la maggioranza avrebbe una portata epocale viene esaminato dalla sola Camera dei deputati, con i senatori che rischiano di essere relegati, loro malgrado, al ruolo di passacarte, considerati i tempi limitatissimi previsti per il dibattito.
Il Governo dovrebbe spiegare per quale motivo si debba procedere in fretta e furia quando, come è emerso chiaramente nel corso delle audizioni svolte presso l'altro ramo del Parlamento, il progetto è irrealizzabile. Ed è un fallimento del Governo e un segno della sua arroganza il non avere aperto una consultazione dal basso su un'infrastruttura che ritiene tanto centrale.
Quest'opera è legata strettamente al tema dell'alta velocità al Sud e sarebbe stato necessario svolgere una discussione approfondita sui limiti della rete infrastrutturale nel Mezzogiorno.
L'alta velocità al Sud non c'è e bisognerebbe capire dove sono finiti i miliardi impegnati per l'alta velocità fino a Reggio Calabria. Senza parlare dell'alta velocità in Sicilia che non è nemmeno nei progetti del Governo.
Il provvedimento in esame costituisce solo uno strumento di propaganda per il Governo e una finta mancia per il Sud e, da questo punto di vista, si collega con l'autonomia differenziata, che aumenta la distanza tra Nord e Sud del Paese.
Per tutelare la dignità della 8ª Commissione sarebbe necessario svolgere un dibattito su tutto ciò, in quanto una questione della quale si discute da tempo immemore non può essere liquidata dal Senato in

una manciata di ore.
Il PRESIDENTE concorda con il fatto che il Senato avrebbe dovuto avere più tempo per esaminare il testo, ma ricorda che il decreto-legge deve essere convertito in legge entro l'inizio della prossima settimana.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) afferma che l'autostrada Palermo-Messina si trova in uno stato disastroso. I precedenti Governi hanno previsto finanziamenti e avviato le opere e desta dunque stupore che il Governo in carica, con questo provvedimento, non preveda alcuna risorsa né per un'opera che pure afferma essere fondamentale né per tutte le infrastrutture trasportistiche connesse.
Considerate le condizioni in cui versano le infrastrutture siciliane, prima di fare un decreto-legge sul collegamento stabile tra Sicilia e Calabria sarebbe stato opportuno fare un decreto-legge sul collegamento tra la Sicilia e il ponte. Alla Camera dei deputati è stata introdotta una disposizione sul completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada Palermo-Catania ma, anche in questo caso, non è stata stanziata alcuna risorsa.
Premesso di non essere pregiudizialmente contro l'opera, osserva che, ad ogni modo, il provvedimento in esame non riguarda il ponte: esso riabilita una società, ne tranquillizza un'altra e stanzia risorse per una campagna di comunicazione.
Esprime poi considerazioni critiche sul fatto che, per costruire un ponte gigantesco si prenda un progetto vecchio, in relazione al quale erano già emerse in passato numerose criticità, apportandovi qualche aggiustamento.
Si sofferma poi sul rischio idrogeologico, evidenziando la necessità di completare la carta geologica, e lamenta il fatto che, non essendo stato previsto un dibattito pubblico, sia mancato del tutto il coinvolgimento delle comunità locali che verranno pesantemente toccate dai lavori di costruzione dell'opera.
La senatrice FREGOLENT (*Az-IV-RE*) segnala che la sua parte politica, al contrario di altre forze di opposizione, è a favore della realizzazione del ponte e per questo motivo ha ritenuto non presentare emendamenti ma solo due ordini del giorno e voterà a favore del provvedimento.
L'opera in questione costituisce un tassello della realizzazione dei corridoi europei e finalmente si fa un passo avanti. Certamente andranno realizzati anche gli altri segmenti dei corridoi, ma il fatto che una parte della rete non sia stata realizzata non può costituire una giustificazione per non realizzare le altre, altrimenti tutto resterà bloccato per sempre.
Certamente andrà migliorato il progetto ma, anche in questo caso, non si può perennemente iniziare da zero, dagli studi di fattibilità, perché così non si va da nessuna parte, e il progetto risale, sì, a qualche anno fa, ma non ad un'altra epoca storica.
La senatrice TUBETTI (*FdI*) ricorda che il Governo in carica, diversamente da quanto affermato dalla senatrice Barbara Floridia, sta dando una grandissima importanza allo sviluppo infrastrutturale del Paese, come peraltro tutti i componenti della 8ª Commissione ben sanno, occupandosi di questi temi quotidianamente, a partire, a titolo di esempio, dal corposissimo programma di interventi per la rete ferroviaria previsto dal recente contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana.
Il senatore MAGNI (*Misto-AVS*) segnala che la sua parte politica è profondamente contraria al provvedimento e ha quindi presentato in Aula una proposta di questione pregiudiziale che chiede al Senato di non procedere all'esame dello stesso.
Si sofferma quindi sulle criticità ravvisate, che sono di merito e non preconcette, a partire dalla questione delle risorse necessarie alla realizzazione, che non è chiaro da dove verranno prese ma che certamente verranno sottratte a usi più impellenti, quale il miglioramento della rete ferroviaria siciliana, caratterizzata da tempi di percorrenza elevatissimi.
Ricorda poi che il decreto-legge in esame va a inserirsi in un contenzioso ancora aperto e che il progetto presentava già all'epoca della sua elaborazione una serie di problemi.
Esprime infine considerazioni critiche con riferimento al ricorso nel caso di specie alla decretazione d'urgenza, difettandone, a suo avviso, i presupposti.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) osserva che la lettura del testo del decreto-legge, lungi dal fornire

lumi su quello che accadrà, fa sorgere solo dubbi, in quanto non è dato sapere quanto l'opera costerà, né cosa succederà con riferimento a un progetto superato e che presenta notevoli criticità.
Segnala alla senatrice Tubetti che la mancanza di attenzione della maggioranza per le opere contenute nel contratto di programma MIT-RFI è testimoniata dal fatto che l'esame del contratto stesso da parte della Commissione non si sia concluso con l'approvazione di una risoluzione.
Il MoVimento 5 Stelle non è contrario pregiudizialmente al ponte. Il problema sono le priorità: si dovrebbe dare priorità alle opere contenute nel contratto di programma e ad altre opere realmente necessarie a collegare tutti i territori del Paese e non al ponte, che taglia di pochissimo i tempi necessari ad arrivare dalla Sicilia alle altre regioni, mentre il Governo non ha stanziato nulla, ad esempio, per la Salerno-Reggio Calabria.
Il senatore BASSO (*PD-IDP*) lamenta l'impossibilità di discutere con tempi e modi adeguati, nella sede istituzionale propria, che è quella della 8ª Commissione, dell'impatto che un'opera di questo genere avrà sul complesso del sistema trasportistico italiano e, in particolare, sul transito delle navi nello Stretto di Messina.
Questa è una domanda che, a suo avviso, una Commissione competente in materia di trasporti deve porsi, tanto più a fronte di un decreto-legge che riattiva un vecchio progetto.
Si parla di un progetto che potrebbe costare 15 miliardi di euro, utilizzando a tal fine anche fondi europei, e non si può ragionare di cifre simili senza capire quale sia l'impatto sull'intero sistema logistico e trasportistico del Paese.
Il senatore CROATTI (*M5S*) aggiunge la firma all'ordine del giorno G/705/29/8 della senatrice Sironi, che impegna il Governo a valutare l'opportunità di destinare le somme previste per la realizzazione del ponte alla messa in sicurezza idrogeologica del territorio nazionale secondo un preciso ordine di priorità finalizzato, alla salvaguardia idrogeologica del territorio, al contenimento del consumo di suolo e ad intraprendere ogni atto, provvedimento, iniziativa legislativa e condotte idonei a garantire la incolumità pubblica. Richiama l'attenzione di tutti i colleghi sulla situazione gravissima in cui versa l'Emilia-Romagna a causa delle piogge delle ultime settimane e auspica che il Governo possa fornire una risposta rapida ed incisiva.
Il senatore ROSA (*FdI*) si dice sorpreso delle lamentele emerse nel corso della discussione generale sui pregiudizi apportati al bicameralismo dal fatto che il decreto-legge in esame sia giunto in Senato a pochi giorni dalla scadenza, in quanto questo modo di procedere non è certo imputabile al Governo in carica, ma rappresenta una prassi ormai consolidata, che è stata avallata da tutte le maggioranze che si sono succedute negli ultimi anni, mentre il suo partito era all'opposizione.
Entrando nel merito della questione, rileva che i cittadini e le imprese vogliono le strade e le ferrovie e vogliono il ponte e il Governo lavora per dare risposte alle esigenze concrete della comunità, cosa che non si può fare dicendo "no" a prescindere.
Non essendovi ulteriori iscritti a parlare, il PRESIDENTE dichiara conclusa la discussione generale.
Si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 1.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) illustra l'emendamento 01.1, sottolineando l'esigenza di garantire l'attraversamento dinamico dello Stretto e quindi la continuità territoriale con la Sicilia.
Illustra inoltre l'emendamento 1.13, volto a garantire una presenza dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina nel consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina s.p.a..
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) sottoscrive gli emendamenti 1.23 e 1.24 e illustra gli emendamenti 1.10, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26 e 1.33, che sopprimono varie parti dell'articolo, dando conto degli effetti di tali soppressioni. Illustra inoltre l'emendamento 1.29, che prevede che la società concessionaria sia tenuta al rispetto di tutti gli adempimenti della legge per la prevenzione e la repressione della corruzione e non solo alla nomina del responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.
La senatrice SIRONI (*M5S*) illustra l'emendamento 1.8 - ai sensi del quale il Ministero dell'economia eserciterà i diritti dell'azionista nell'ambito della Stretto di Messina s.p.a. d'intesa anche con il Ministero dell'ambiente - e l'emendamento 1.34, che aumenta il numero di componenti e di competenze rappresentate nell'ambito del Comitato tecnico scientifico.

Il senatore IRTO (*PD-IDP*) illustra gli emendamenti 1.14, 1.15 e 1.21, che prevedono un coinvolgimento dei sindaci di Villa San Giovanni e di Messina nel consiglio d'amministrazione della Stretto di Messina s.p.a. e recano disposizioni volte ad aumentare la trasparenza e a ridurre i costi della stessa società, sottolineando che il ponte, pur non essendo ancora stato costruito, ha prodotto costi ingenti in consulenze e indennità. Osserva inoltre che il Governo sembra dare per scontato che tutti i cittadini delle comunità interessate dall'opera siano a favore della stessa, ma se si facessero delle verifiche sui territori si scoprirebbe che essi in realtà pensano che si tratta di un'opera irrealizzabile e che i loro reali bisogni sono altri.
Le senatrici DI GIROLAMO (*M5S*) e SIRONI (*M5S*) aggiungono la firma agli emendamenti 1.14, 1.15 e 1.21.
Si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 2.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) sottoscrive e illustra l'emendamento 2.3, che sopprime il comma 2. Illustra inoltre l'emendamento 2.14, che fa salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera.
Il senatore IRTO (*PD-IDP*) illustra l'emendamento 2.0.1, finalizzato alla realizzazione dell'alta velocità in Sicilia e Calabria.
Il senatore FINA (*PD-IDP*), intervenendo sul complesso degli emendamenti presentati dal suo Gruppo all'articolo 2, esprime netta contrarietà alla priorità data dal Governo ad un'opera che da sola assorbirebbe una fetta consistente delle risorse disponibili a scapito di tutti gli interventi che sarebbero necessari per il governo del territorio.
Si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) illustra l'emendamento 3.32, che, tra l'altro, elimina le limitazioni alla valutazione d'impatto ambientale previste dal comma 6 dell'articolo 3, e l'emendamento 3.14, ai sensi del quale la relazione del progettista deve dare altresì conto della rispondenza alle prescrizioni contenute nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS del 2013.
Dà inoltre conto del contenuto dell'emendamento 3.20, volto a far sì che il progetto esecutivo sia adeguato alla compatibilità ambientale, anche alla luce del cambiamento climatico in atto, e dell'emendamento 3.23, che richiede che in sede di progettazione si prenda in considerazione il fenomeno del gigantismo navale.
Illustra quindi gli emendamenti 3.29 e 3.30, volti a prevedere lo svolgimento di un dibattito pubblico su un'opera la cui realizzazione inciderebbe in maniera molto profonda sulla vita delle comunità coinvolte.
Si sofferma infine sull'emendamento 3.34, ai sensi del quale, ai fini della valutazione d'impatto ambientale, trova applicazione l'articolo 225, comma 1, del nuovo codice dei contratti pubblici.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) aggiunge la firma all'emendamento 3.17 e lo illustra, segnalando che esso integra la previsione di adeguamento del progetto alle norme tecniche del 2018, con una previsione specifica per quanto concerne le azioni sismiche.
Illustra poi l'emendamento 3.42, che prevede che le valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi vengano trasmesse anche al Consiglio superiore dei lavori pubblici.
Il senatore LOREFICE (*M5S*) aggiunge la firma a tutti gli emendamenti presentati dal suo Gruppo al provvedimento in esame, osservando che tali proposte offrono alla maggioranza la possibilità di dimostrare con i fatti il suo interesse per il tema ambientale, perché finora essa lo ha proclamato a parole, ma ha poi sempre approvato deroghe alle disposizioni volte alla tutela dell'ambiente.
Non essendovi richieste di intervento sull'articolo 3-*bis*, si passa all'illustrazione degli emendamenti riferiti all'articolo 4.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) illustra l'emendamento 4.7, che prevede che negli atti negoziali prodromici alla ripresa dei rapporti contrattuali sia previsto anche l'aggiornamento delle relazioni tecniche specialistiche.
Il senatore IRTO (*PD-IDP*) illustra l'emendamento 4.4, che prevede, tra l'altro, l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi di evidenza pubblica e l'obbligo di

indicare negli atti contrattuali che saranno stipulati che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) illustra l'emendamento 4.9, che prevede che negli atti negoziali prodromici alla ripresa dei rapporti contrattuali sia previsto anche l'aggiornamento degli studi geologici.
Previa aggiunta di firma, illustra l'emendamento 4.10 che prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta ogni sei mesi una relazione informativa alle Camere. Aggiunge la firma anche all'emendamento 4.14 e lo illustra, segnalando che esso prevede un accordo di programma avente ad oggetto lo sviluppo integrato del territorio del comune di Villa San Giovanni sotto il profilo urbanistico, trasportistico e ambientale.
Tutti i restanti emendamenti si intendono illustrati.
Si passa all'esame degli ordini del giorno.
Il PRESIDENTE dichiara improponibili ai sensi dell'articolo 97 del regolamento gli ordini del giorno G/705/27/8, G/705/28/8 e G/705/29/8. L'ordine del giorno G/705/20/8 è dichiarato improponibile limitatamente all'ultima premessa e al secondo impegno.
Il senatore BASSO (*PD-IDP*) illustra il contenuto degli ordini del giorno G/705/2/8, G/705/3/8 e G/705/5/8 e comunica che i componenti del Gruppo del PD in Commissione sottoscrivono gli ordini del giorno G/705/6/8, G/705/9/8, G/705/10/8, G/705/19/8 e G/705/26/8.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) aggiunge la firma all'ordine del giorno G/705/2/8.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) aggiunge la firma all'ordine del giorno G/705/11/8.
Il sottosegretario FERRANTE esprime parere contrario sugli ordini del giorno G/705/1/8 e G/705/2/8. Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/705/3/8, a condizione che siano espunte le premesse ed eliminate dall'impegno le parole ", consultando a tal fine gli ordini professionali di riferimento". Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/705/4/8. Esprime parere contrario sugli ordini del giorno G/705/5/8 e G/705/6/8. Il parere favorevole sull'ordine del giorno G/705/7/8 è condizionato all'espunzione delle premesse e del secondo impegno. Il parere è contrario sugli ordini del giorno G/705/8/8 e G/705/9/8. Il parere sull'ordine del giorno G/705/10/8 potrebbe essere favorevole laddove venisse accettata una riformulazione di cui dà lettura. Esprime poi parere contrario sugli ordini del giorno G/705/11/8, G/705/12/8, G/705/13/8, G/705/14/8, G/705/15/8, G/705/16/8, G/705/17/8, G/705/18/8, G/705/19/8 e G/705/20/8. Il parere sugli ordini del giorno G/705/21/8 e G/705/22/8 è favorevole come raccomandazione. Il parere è contrario sugli ordini del giorno G/705/23/8, G/705/24/8 e G/705/25/8. Il parere sull'ordine del giorno G/705/26/8 potrebbe essere favorevole laddove venisse accettata una riformulazione di cui dà lettura.
Il RELATORE si esprime in senso conforme al rappresentante del Governo.
Il senatore BASSO (*PD-IDP*) presenta gli ordini del giorno G/705/3/8 (testo 2) e G/705/7/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che recepiscono la proposta di riformulazione del Governo. Per quanto riguarda invece gli ordini del giorno G/705/10/8 e G/705/26/8 afferma di non essere in grado allo stato di accettare la riformulazione proposta dal Governo e che quindi il loro esame deve intendersi rinviato all'Aula.
Il PRESIDENTE comunica che, pertanto, alla luce dei pareri espressi, gli ordini del giorno G/705/3/8 (testo 2), G/705/4/8 e G/705/7/8 (testo 2) risultano accolti dal Governo, gli ordini del giorno G/705/21/8 e G/705/22/8 sono accolti dal Governo come raccomandazione, mentre i restanti ordini del giorno risultano non accolti.
Si passa dunque all'esame degli emendamenti.
Il PRESIDENTE dichiara improponibili ai sensi dell'articolo 97 del regolamento gli emendamenti 1.5, 1.6 e 1.7. L'emendamento 3.16 è dichiarato inammissibile, in quanto privo di portata modificativa.
Il RELATORE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 1.
Il rappresentante del GOVERNO esprime parere conforme.
Previa dichiarazione di voto favorevole della senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*), il PRESIDENTE, verificata la presenza del numero legale, pone in votazione l'emendamento 01.1, che risulta respinto.
La Commissione respinge poi l'emendamento 1.1 e, con un'unica votazione, gli emendamenti identici

1.2 e 1.3.
Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 1.4, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11 e 1.12.
Previa dichiarazione di voto favorevole della senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*), viene posto in votazione l'emendamento 1.13, che risulta respinto.
Previa dichiarazione di voto favorevole del senatore IRTO (*PD-IDP*), viene posto in votazione l'emendamento 1.14, che risulta respinto.
Con distinte votazioni vengono successivamente respinti gli emendamenti 1.15 e 1.16.
Gli emendamenti identici 1.17, 1.18 e 1.19 vengono posti congiuntamente in votazione e risultano respinti.
Con distinte votazioni vengono respinti gli emendamenti 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26 e 1.27.
Con un'unica votazione vengono respinti gli emendamenti identici 1.28, 1.29 e 1.30.
Gli emendamenti identici 1.31 e 1.32 sono posti congiuntamente in votazione e sono respinti.
Con distinte votazioni sono infine respinti gli emendamenti 1.33, 1.34, 1.35 e 1.36.
Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2.
Il RELATORE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 2.
Il rappresentante del GOVERNO esprime parere conforme.
Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11 e 2.12.
Gli emendamenti identici 2.13, 2.14 e 2.15 sono posti congiuntamente in votazione e sono respinti.
Con distinte votazioni sono successivamente respinti gli emendamenti 2.16, 2.17, 2.18, 2.19 e 2.0.1.
Il senatore BASSO (*PD-IDP*), intervenendo sull'ordine dei lavori, afferma che organi di stampa hanno riportato che il *dossier* del Servizio del bilancio del Senato sul provvedimento in esame segnala l'esigenza di compiere alcuni approfondimenti sui profili finanziari e chiede in quale sede essi verranno svolti.
Il PRESIDENTE ricorda che l'organo preposto a svolgere tali approfondimenti è la Commissione bilancio, che farà pervenire il relativo parere alla 8ª Commissione e all'Aula.
Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3.
Il RELATORE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 3.
Il rappresentante del GOVERNO esprime parere conforme.
Con un'unica votazione sono posti in votazione gli emendamenti identici 3.1 e 3.2, che risultano respinti.
Con distinte votazioni sono quindi respinti gli emendamenti 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12 e 3.13.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 3.14.
Il rappresentante del GOVERNO informa che l'emendamento non ha portata innovativa, in quanto già assorbito dall'articolo 3, comma 2, lettera d), del provvedimento.
L'emendamento 3.14 viene dunque posto in votazione ed è respinto.
Con distinte votazioni sono successivamente respinti gli emendamenti 3.15, 3.17, 3.18 e 3.19.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 3.20.
Il rappresentante del GOVERNO informa che l'emendamento in questione appare superfluo, in quanto il cambiamento climatico in atto è un elemento già valutato ai fini della compatibilità ambientale dell'opera.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) dichiara di non ritenere soddisfacente la risposta fornita dal rappresentante del Governo e chiede che la questione possa essere approfondita in vista dell'esame in Aula.
Il RELATORE chiarisce che il parere resta comunque contrario.
L'emendamento 3.20 viene dunque posto in votazione ed è respinto.
Vengono quindi posti congiuntamente in votazione gli emendamenti identici 3.21 e 3.22, che risultano respinti.

La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 3.23.
Il rappresentante del GOVERNO informa che la conformità del progetto esecutivo alle norme tecniche in materia di altezza del ponte è già assicurata dalla previsione di cui all'articolo 3, comma 2, lettera a), di adeguamento del progetto esecutivo alle norme tecniche di costruzione NTC 2018. Il progetto definitivo, peraltro, già prevede altezze compatibili con il passaggio anche delle più alte navi per il trasporto merci. Vi sono poche imbarcazioni per il trasporto passeggeri che superano tali altezze, ma esse sono di regola dotate di comignoli reclinabili e le relative rotte di crociera non prevedono ad oggi il passaggio per lo Stretto di Messina.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) ringrazia il rappresentante del Governo per il chiarimento, ma osserva che la costruzione del ponte richiederà anni e quando esso sarà pronto, considerato il fenomeno crescente del gigantismo navale, le dimensioni delle navi potrebbero essere aumentate notevolmente.
Il senatore IRTO (*PD-IDP*) esprime preoccupazione per l'eventualità che il passaggio attraverso lo Stretto di Messina possa diventare non più conveniente per gli operatori e che le navi provenienti da Suez possano finire per evitare i porti italiani.
Il senatore BASSO (*PD-IDP*) sottolinea che la crescita del gigantismo navale è un fatto che emerge dagli ordinativi, che già ora hanno ad oggetto navi più grandi di quelle attualmente in circolazione, e chiede rassicurazioni sul fatto che questo tema verrà affrontato, onde evitare che gli armatori scelgano altre rotte che taglieranno fuori i porti italiani.
Il relatore GERMANA' (*LSP-PSd'Az*) ribadisce che sono pochissime le navi attualmente in circolazione nel mondo che presentano dimensioni tali da essere incompatibili con il franco previsto in assenza di treni. Sottolinea inoltre che la medesima questione si pone con riferimento a tutti i grandi ponti esistenti nel mondo ed essa viene gestita anche grazie alla tecnologia e alla presenza di sensori su tutta l'infrastruttura.
Il senatore DE PRIAMO (*FdI*) osserva che appare paradossale che siano proprio le forze politiche che affermano di essere maggiormente sensibili alle questioni ambientali e utilizzare in maniera strumentale il fenomeno del gigantismo navale per criticare la costruzione del ponte.
Il PRESIDENTE sottolinea di avere fatto intervenire tutti i senatori che lo hanno richiesto, ma ricorda che la fase in cui ci si trova è quella delle dichiarazioni di voto su un emendamento e non è previsto che si apra un dibattito. Nel riassumere quanto emerso, osserva che il relatore e il Governo hanno fornito una serie di informazioni e rassicurazioni, l'opposizione ha chiesto che il tema sia oggetto di approfondimenti e ciò potrà avvenire in futuro con le modalità e nelle sedi previste dal testo in esame, anche alla luce di quello che accade nel resto del mondo.
Il senatore FINA (*PD-IDP*) osserva che gli approfondimenti non dovrebbero essere demandati al solo Governo, ma potrebbero essere svolti anche in sede parlamentare.
Il PRESIDENTE ribadisce che l'oggetto della discussione odierna non sono le questioni tecniche inerenti alla costruzione del ponte, ma le procedure che porteranno alla stessa, anche previo adeguamento progettuale, come previsto dal decreto-legge. Invita quindi i colleghi a proseguire con l'esame del provvedimento.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) afferma che il problema esiste, visto che la gran parte delle merci viaggia via mare. Il gigantismo navale è un fatto e non è certo il MoVimento 5 Stelle che lo difende, come sostiene il senatore De Priamo. Il fatto che si constati l'esistenza di questo fenomeno non confligge in alcun modo con i valori del MoVimento.
Non essendovi più richieste di intervento sul punto, il PRESIDENTE pone in votazione l'emendamento 3.23, che risulta respinto.
Con distinte votazioni sono quindi respinti gli emendamenti 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28 e 3.29.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 3.30.
Il rappresentante del GOVERNO informa che sul dibattito pubblico, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 225, commi 10 e seguenti, del nuovo codice dei contratti pubblici, è stata operata

una scelta nel senso della continuità dell'originario regime giuridico applicabile alla progettazione e realizzazione dell'opera, che non contempla la sottoposizione dell'opera a dibattito pubblico.
L'emendamento 3.30 è posto in votazione ed è respinto.
Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 3.31, 3.32, 3.33, 3.34, 3.35 e 3.36.
Gli emendamenti identici 3.37 e 3.38 vengono posti congiuntamente in votazione e sono respinti.
Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 3.39, 3.40 e 3.41.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 3.42.
Il rappresentante del GOVERNO comunica che la proposta emendativa introduce ulteriori adempimenti procedurali non funzionali alla celere realizzazione dell'opera e non previste nell'*iter* autorizzativo originario, che il decreto-legge fa salvo, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 225, commi 10 e seguenti, del nuovo codice dei contratti pubblici.
L'emendamento 3.42 viene posto in votazione e risulta respinto.
La Commissione respinge poi l'emendamento 3.43.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 3.44.
Il rappresentante del GOVERNO comunica che anche in questo caso la proposta emendativa in esame introduce un aggravio procedurale non previsto nell'*iter* autorizzativo originario.
L'emendamento 3.44, posto in votazione, è respinto.
Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 3.45, 3.46, 3.47 e 3.48.
Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3-*bis*.
Il RELATORE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 3-*bis*.
Il rappresentante del GOVERNO esprime parere conforme.
Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 3-*bis*.0.1, 3-*bis*.0.2 e 3-*bis*.0.3.
Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4.
Il RELATORE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 4.
Il rappresentante del GOVERNO esprime parere conforme.
L'emendamento 4.1, posto in votazione, è respinto.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 4.2.
Il rappresentante del GOVERNO osserva che la proposta emendativa è in contrasto con la finalità del provvedimento in esame di riprendere i rapporti contrattuali caducati e aggiornare il progetto definitivo già disponibile, riducendo i tempi dell'*iter* approvativo e assicurando, quindi, una maggiore velocità di avvio della fase realizzativa.
L'emendamento 4.2 e l'emendamento identico 4.3 vengono posti congiuntamente in votazione e sono respinti.
Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 4.4, 4.5 e 4.6.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 4.7.
Il rappresentante del GOVERNO osserva che l'aggiornamento delle relazioni tecniche specialistiche è già assicurato dall'articolo 3, comma 2, del decreto-legge.
L'emendamento 4.7 e l'emendamento identico 4.8 vengono posti congiuntamente in votazione e sono respinti.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 4.9.
Il rappresentante del GOVERNO chiarisce che le motivazioni sono le stesse esposte con riferimento all'analogo emendamento 4.7.
L'emendamento 4.9, posto in votazione, è respinto.
La Commissione successivamente respinge gli emendamenti 4.10, 4.11 e, con un'unica votazione, gli emendamenti identici 4.12 e 4.13.
La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni

del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 4.14.
Il rappresentante del GOVERNO rileva che i contenuti del decreto-legge prevedono già adeguati strumenti di concertazione e condivisione delle decisioni tra le amministrazioni interessate, citando, in particolare, l'articolo 2, comma 7, e l'articolo 3, comma 4, sulla conferenza di servizi. La proposta emendativa introduce inoltre un aggravio procedimentale in contrasto con le esigenze di realizzazione dell'opera in tempi rapidi.
L'emendamento 4.14, posto in votazione, è respinto.
Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 4.15, 4.16, 4.17, 4.18, 4.19, 4.20, 4.21 e 4.22.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 4.23.
Il rappresentante del GOVERNO osserva che i commi dei quali l'emendamento chiede la soppressione sono volti a garantire la trasparenza e la sensibilizzazione della popolazione alla realizzazione dell'opera.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) afferma che i commi in questione non riguardano la trasparenza, ma un piano di comunicazione che, a suo avviso, è cosa ben diversa.
Il rappresentante del GOVERNO replica che la comunicazione è uno strumento volto a garantire la trasparenza e conferma il parere contrario sull'emendamento.
L'emendamento 4.23, posto in votazione, è respinto.
Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 4.24, 4.25, 4.26, 4.27, 4.28, 4.29, 4.30, 4.31, 4.32, 4.33, 4.34, 4.35, 4.36, 4.37 e 4.38.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) chiede al rappresentante del Governo di esplicitare le motivazioni del parere contrario formulato con riferimento all'emendamento 4.39.
Il rappresentante del GOVERNO osserva che la proposta emendativa in questione appare superflua, in quanto assorbita dalla normativa vigente in materia di accesso agli atti e documenti amministrativi.
L'emendamento 4.39, posto in votazione, è respinto.
Con distinte votazioni sono quindi respinti gli emendamenti 4.40 e 4.0.1.
Il PRESIDENTE comunica che si è così esaurito l'esame degli emendamenti e che sono in distribuzione i pareri delle altre Commissioni, incluso il parere non ostativo della Commissione bilancio.
Si passa alle dichiarazioni di voto finali.
La senatrice Barbara FLORIDIA (*M5S*) afferma che da parte del MoVimento 5 Stelle non vi è un "no" pregiudiziale alla realizzazione dell'opera, mentre da parte della maggioranza vi è un "sì" pregiudiziale, che porta ad eludere tutte le osservazioni puntuali e le richieste di chiarimento formulate dalle opposizioni.
L'opera deve essere fatta tutelando la sicurezza dei cittadini e dei territori. Vi è poi un grande problema finanziario, visto che essa assorbirebbe da sola tutte le risorse di una legge di bilancio.
Peraltro, durante la discussione è emerso chiaramente che in realtà il provvedimento in esame non ha ad oggetto la realizzazione del ponte, ma rimette in piedi un progetto vecchio e pieno di criticità.
Due città verranno sventrate per quello che appare come un mero capriccio politico, che presenta molti rischi.
Le motivazioni fornite dal Governo per giustificare i pareri contrari alle proposte migliorative delle opposizioni sono state - anche se non per colpa del sottosegretario presente oggi in Commissione - generiche e insoddisfacenti.
Per tali motivi dichiara il voto contrario del suo Gruppo.
Secondo il senatore IRTO (*PD-IDP*), questo decreto-legge non serve a fare il ponte e non farà il ponte, ma rimette in piedi una società e stanzia risorse unicamente per una questione di propaganda politica, destinando 9 milioni di euro a un piano di comunicazione.
Ricorda di avere posto, durante la discussione generale, il tema del bicameralismo. A tale rilievo, che si muoveva su un piano istituzionale, il senatore Rosa ha voluto dare una risposta politica, accusando l'opposizione di avere fatto lo stesso quando era in maggioranza.

Questo è il modo usuale di rispondere di una maggioranza che rivendica costantemente una legittimazione popolare e dei numeri tali in Parlamento che le consentirebbero, invece di continuare a guardare indietro a quello che facevano gli altri, di guardare avanti verso la realizzazione delle cose che servono al Paese.
Dichiara quindi il voto contrario del suo Gruppo.
La senatrice Aurora FLORIDIA (*Misto-AVS*) dichiara il voto contrario della sua parte politica, ritenendo che, come dimostrano i fatti di questi giorni, la priorità dell'Italia dovrebbe essere quella di mettere in sicurezza il territorio.
Il senatore ROSA (*FdI*), con riferimento agli interventi dei colleghi che l'hanno preceduto, chiarisce che l'intenzione della maggioranza è assolutamente quella di portare avanti un programma di governo che è stato sottoposto agli elettori e che ha trovato la loro netta approvazione, mentre il programma dell'opposizione è stato bocciato.
Ritiene assurdo che da più parti nel corso della seduta sia stato detto che questo decreto non porterà alla realizzazione del ponte, in quanto basta leggere il contenuto dell'articolo 3, dedicato al riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera, per rendersi conto della pretestuosità di tale affermazione.
In conclusione, dichiara il voto favorevole del suo Gruppo.
Il senatore GERMANA' (*LSP-PSd'Az*) ritiene che il ricorso alla decretazione d'urgenza sia assolutamente giustificato, trattandosi di una questione prioritaria. In merito all'entità delle risorse di cui si è parlato nel corso della discussione, sottolinea che essa appare come poca cosa a fronte dei sei miliardi e mezzo che ogni anno devono essere stanziati per la continuità territoriale nello Stretto.
Peraltro, il fatto di riprendere il percorso per la realizzazione di questa importante opera, nulla toglie all'attenzione che il Governo sta dando a tante altre questioni connesse ai territori, a partire dal completamento della carta geologica, citata durante la discussione, in relazione al quale sono stati compiuti anche di recente importanti passi in avanti.
In conclusione, dichiara il voto favorevole del suo Gruppo.
Il senatore ROSSO (*FI-BP-PPE*) ribadisce il convinto sostegno del suo Gruppo alla realizzazione del ponte e al provvedimento in esame e si augura che prevalga la volontà di tutti di guardare avanti per il bene del Paese.
Non essendovi ulteriori richieste di intervento in dichiarazione di voto, la Commissione conferisce quindi mandato al relatore a riferire favorevolmente all'Assemblea sul disegno di legge in titolo, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, autorizzandolo, al contempo, a richiedere lo svolgimento della relazione orale.
La seduta termina alle ore 16,10.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE)
N. 705

G/705/1/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della

concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in tale contesto, nel corso della audizioni sul decreto in esame sono stati ascoltati il sindaco di Messina e la sindaca di Villa San Giovanni, che avevano chiesto non solo di essere auditi, ma, anche in virtù del fatto che quei territori sarebbero interessati profondamente dalla realizzazione del ponte, di essere coinvolti per potere dare un contributo in via preliminare, per capire come trasformare le loro città e preparare, in modo ragionato, le necessarie varianti urbanistiche per poterlo realizzare,

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, i due comuni maggiormente coinvolti dall'eventuale realizzazione dell'opera, possano prendere parte ai CDA della società Stretto di Messina, senza oneri aggiuntivi per gli enti e per la società, e rappresentati direttamente al tavolo del gruppo di lavoro del progetto Ponte sullo Stretto.

G/705/2/8

Basso, Fina, Irto, Misiani, Di Girolamo

Il Senato,

premesso che:

gli articoli 1 e 2 del decreto-legge in esame modificano alcuni articoli della legge n. 1158 del 1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società «Stretto di Messina» che viene qualificata come società *in house*;

l'articolo 2 prevede, in particolare, che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale della Società Stretto di Messina S.p.A. siano composti da 5 membri ciascuno e la remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale è determinata ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 2389 e dell'articolo 2402 del codice civile;

si prevede, quindi, che la definizione dei compensi non sia più soggetta alla disciplina prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni, bensì dal codice civile, senza previsione di tetto alcuno;

la disciplina vigente ai sensi del decreto ministeriale n. 166 del 2013 prevede, in generale, l'applicazione di un tetto massimo agli emolumenti pari a 240 mila euro annui per gli organi delle società *in house*;

si ricorda che la Società Stretto di Messina, posta in liquidazione il 15 aprile 2013, ha mantenuto un onere annuo elevato, sceso sotto i due milioni di euro solo nel 2015, a fronte di assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, peraltro affidata ad avvocati esterni (Delibera 23/2018 Corte dei conti),

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che i componenti del consiglio di amministrazione della SdM svolgano l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio lavori dell'opera e ad applicare in ogni caso, a decorrere da tale data, i limiti previsti dal decreto ministeriale n. 166 del 2013, disciplina vigente per le società *in house*.

G/705/3/8 (testo 2)

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare

complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche.

G/705/3/8

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

l'articolo 1 del decreto in esame prevede che, con decreto ministeriale si provveda alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato deve esprimere parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti;

detto Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti - si legge nella norma - «tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza»;

grazie ad un emendamento del PD approvato alla Camera, è stato posto un tetto massimo al costo annuo di tale comitato, rimanendo però indeterminati, vaghi e non stringenti i requisiti di professionalità ed esperienza richiesti ai suoi componenti;

inoltre, i suddetti componenti sono scelti esclusivamente con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, scelti d'intesa con la Regione Siciliana e la Regione Calabria, escludendo il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero della cultura, amministrazioni competenti in materia ambientale e paesaggistica, di preminente interesse in caso di realizzazione dell'opera,

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche, consultando a tal fine gli ordini professionali di riferimento.

G/705/4/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto in esame prevede che, con decreto ministeriale si provveda alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il

Comitato deve esprimere parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti;

detto Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti - si legge nella norma - «tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza»;

i suddetti componenti sono scelti con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con la Regione Siciliana e la Regione Calabria, escludendo il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero della cultura, amministrazioni competenti in materia ambientale e paesaggistica, di preminente interesse in caso di realizzazione dell'opera,

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche.

G/705/5/8

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house,* regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con il decreto si ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina Spa in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della società e sono disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

in relazione alla possibilità di un incremento dei costi dell'opera è necessario ribadire la responsabilità del contraente generale in ordine al rispetto delle tempistiche di esecuzione dei lavori, nella parte in cui si disciplina il contenuto degli atti aggiuntivi in merito alla durata della concessione,

impegna il Governo:

a chiarire, nell'ambito del rapporto concessorio, la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera nella parte in cui si disciplina il contenuto degli atti aggiuntivi in merito alla durata della concessione.

G/705/6/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni, Basso, Fina, Irto

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di

tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

il riavvio dell'attività della Società Stretto di Messina S.p.A. e delle procedure di progettazione e realizzazione dell'opera, previsti dal disegno di legge in esame, comporta la necessità di ridefinire una serie di impegni. Per tale motivo, l'articolo 2, comma 8, autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia a stipulare con la medesima Società uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione di concessione, che devono prevedere tra l'altro la durata della concessione. Infatti, la lettera a), comma 8, articolo 2, recita: «la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione»,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 8, lettera a), al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera con corrispondenti proroghe della durata della concessione non siano concesse laddove i ritardi nell'esecuzione dell'opera siano attribuibili a responsabilità del contraente generale.

G/705/7/8 (testo 2)

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

impegna il Governo:

ad individuare idonee modalità, nell'ambito del rapporto tra MIT e concessionaria, per le attività di vigilanza e di controllo sugli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico.

G/705/7/8

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con il decreto si 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 e sono disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

in tale contesto risulta fondamentale prevedere espressamente la vigilanza ed il controllo sulle attività di gestione dell'opera da parte della concessionaria in relazione, in particolare, agli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico;

tale interesse pubblico può essere assicurato attraverso la istituzione di una specifica Direzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso il Ministero dell'economia e delle finanze o altro specifico organismo ministeriale per lo svolgimento del controllo sugli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione,

impegna il Governo:

ad individuare idonee modalità, nell'ambito del rapporto tra MIT e concessionaria, per le attività di vigilanza e di controllo sugli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico;

a prevedere apposita relazione annuale sulla attività di vigilanza e controllo sulla manutenzione, la sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione da presentare alle Camere.

G/705/8/8

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da

un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in sede di audizione dinanzi le Commissioni riunite in sede referente, l'Anac ha svolto diverse considerazioni e osservazioni con particolare riferimento ai vincoli europei esistenti in relazione alla scelta di non svolgere una gara, ai vincoli finanziari conseguenti a tale scelta e alla necessità di prevedere delle cautele volte ad evitare un eccessivo rafforzamento della posizione della parte privata contraente generale;

occorre infatti rimarcare la necessità di salvaguardare sempre e comunque l'interesse pubblico sotteso alla realizzazione di una importante opera non solo a livello nazionale ma anche a livello internazionale, anche nei confronti delle parti private e di garantire il rispetto delle necessarie procedure di trasparenza e controllabilità dell'opera;

le proposte emendative che recepivano, condividendole, tali osservazioni, sono state respinte e il *general contractor* che dovrà realizzare il Ponte sullo Stretto, in base al disposto del decreto in esame, godrà di una posizione di vantaggio rispetto al soggetto pubblico laddove, tra le rinunzie e le condizioni per chiudere il contenzioso, non figurano la previsione che saranno a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, che eventuali maggiori costi e tempi saranno riconosciuti unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi; non è stato previsto l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento, non è stato inserito l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP, non è stato previsto il divieto di subappalto a cascata;

si ricorda infatti che il nuovo codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023) ha introdotto il cosiddetto «subappalto a cascata», che desta particolare preoccupazione fra gli stessi operatori, non soltanto per gli aspetti applicativi, ma per i controlli non adeguatamente disciplinati in particolare sul fronte delle prestazioni di lavoro e dei controlli sull'esecuzione dei lavori. Il subappalto a cascata rischia infatti di dare origine a fenomeni di infiltrazione e ad una difficile garanzia di tutela delle condizioni di lavoro e sicurezza sul lavoro lungo l'intera filiera;

in particolare, l'articolo 119, comma 17, del nuovo codice dei contratti pubblici prevede che: «Le stazioni appaltanti indicano nei documenti di gara le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto che, pur subappaltabili, non possono formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche dell'appalto e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro o di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori oppure di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali. Si prescinde da tale ultima valutazione quando i subappaltatori ulteriori siano iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229»,

impegna il Governo:

ad adottare idonee iniziative volte a garantire che, negli atti contrattuali da stipulare per la

realizzazione dell'opera, le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali.

G/705/9/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni, Basso, Fina, Irto

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3 dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dallo stesso decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti sia subordinata all'obbligo che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza - tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare - di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali.

G/705/10/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni, Basso, Fina, Irto

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area dei Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

riguardo all'affidamento senza gara previsto dal provvedimento in esame, va evidenziata la

necessità di inserire un meccanismo di garanzia grazie al quale, qualora il valore della concessione registri un incremento superiore a una determinata percentuale rispetto al valore risultante dal progetto approvato nel 2011, si debba necessariamente procedere alla selezione di un nuovo contraente generale, come previsto dall'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE,

impegna il Governo:

a chiarire, e comunque a prevedere, che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, si applichi la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, al fine di specificare che, qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'UE in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.

G/705/11/8

Basso, Misiani, Irto, Barbara Floridia

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che,

il decreto-legge in esame prevede il riavvio delle attività di programmazione e progettazione del ponte sullo Stretto di Messina, utilizzando quale progetto definitivo dell'opera quello approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011;

nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nella pagina delle News del 31 marzo 2023 (https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/ponte-sullo-stretto-pubblicato-gazzetta-il-decreto), è stato comunicato che il Ponte sullo Stretto rappresenta un'opera strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto e si inserisce nel tracciato del Corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo;

l'attraversamento stabile sullo stretto è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso. Il progetto tecnico attualmente disponibile consiste in circa 8.000 elaborati e prevede una lunghezza della campata centrale tra i 3.200 e i 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali, 60,4 metri larghezza dell'impalcato, 399 metri di altezza delle torri, 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione, 5.320 metri di lunghezza complessiva dei cavi, 1,26 metri come diametro dei cavi di sospensione, 44.323 fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione, 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi, con volume dei blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 metri-cubi;

l'opera è costituita da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (2 + 1 emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per dare vita ad un servizio di trasporto pubblico locale tra le due città di Messina e Reggio Calabria. Il ponte è stato progettato con una resistenza al sisma pari a 7,1 magnitudo della scala Richter, con un impalcato aerodinamico di "terza generazione" stabile fino a velocità del vento di 270 km/h;

rilevato che,

nel corso degli ultimi anni, le dimensioni delle navi portacontainer sono sempre più grandi, per rispondere sia ad esigenze di trasporto di un numero sempre più elevato di merci sia di riduzione dei costi connessi alle consegne delle merci. I più recenti ordinativi di navi portacontainer, effettuati dai principali vettori del trasporto marino, tra cui Msc, Maersk e Oocl, sono infatti concentrati su unità c.d. *Ultra large container carrier,* con contestuale dismissione di quelli di minori dimensioni;

per il transito delle navi sotto i ponti sono previste apposite regole. Nel canale di Suez, dal quale transita gran parte del traffico di navi portacontainer proveniente dal Sud-est asiatico e dal

Medio oriente, sotto l'unico ponte realizzato con altezza di 70 metri dal livello del mare, è consentito il passaggio di unità navali con determinate caratteristiche in termini di larghezza e altezza, tra cui vi rientrano quelle con altezza fino a 68 metri;

analogamente a quanto avviene per le navi portacontainer, anche le navi da crociera sono di dimensioni sempre più grandi. Le principali navi della MSC e della Costa Crociere hanno un'altezza superiore ai 65 metri;

considerato che,

il Ponte sullo stretto di Messina, secondo quanto evidenziato dallo stesso MIT, una volta realizzato avrebbe un'altezza utile per consentire il transito delle navi inferiore ai 65 metri. Tale altezza non consentirebbe già oggi il passaggio di numerose navi portacontainer e da crociera di ultima generazione, che sarebbero costrette a circumnavigare la Sicilia, con ricadute disastrose per i nostri principali porti, a partire da Gioia Tauro e da Genova, su cui incombono incognite anche in merito alla realizzazione della nuova diga;

tale situazione desta particolare preoccupazione tra gli operatori del trasporto merci con navi portacontainer e le compagnie di navi da crociera in ragione delle future limitazioni che verranno imposte per il passaggio nello Stretto di Messina a seguito della realizzazione del Ponte;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo:

a prevedere la stesura di un nuovo progetto tecnico relativo al Ponte sullo Stretto di Messina, con conseguente adeguamento delle stime di costo per la realizzazione dell'opera, che preveda un'altezza utile del canale navigabile centrale superiore ai 70 metri al fine di assicurare il passaggio anche alle grandi navi portacontainer e delle navi da crociera di ultima generazione, evitando per tale via ricadute negative sia per quanto riguarda il nostro sistema portuale, a partire dai porti di Genova e di Gioia Tauro, a vantaggio dei porti concorrenti, sia per quanto riguarda gli operatori del trasporto merci con navi portacontainer e le compagnie di navi da crociera.

G/705/12/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house,* regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con l'articolo 3, si dispone il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera prevedendo che alla relazione di aggiornamento del progetto definitivo da parte della società concessionaria faccia seguito la conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo e sulla relazione in questione e successivamente l'approvazione del CIPESS con la determinazione conclusiva in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione, di cantierizzazione dell'opera e di approvazione del progetto esecutivo e delle relative varianti;

in tale contesto risulta importante prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta il piano economico finanziario e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del

procedimento di valutazione di impatto ambientale alle Camere, ai fini dell'espressione di un parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere nell'ambito della procedura l'espressione di un parere parlamentare sul piano economico finanziario dell'opera e sulla VIA preliminare all'invio al CIPESS.

G/705/13/8

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

gli articoli 1 e 2 del decreto-legge in esame modificano alcuni articoli della legge n. 1158 del 1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società «Stretto di Messina» che viene qualificata come società *in house*;

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina e dunque regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali;

il progetto è privo allo stato attuale di qualsiasi valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione ambientale e non si comprende come possano essere avviati i lavori o posata la prima pietra nel 2024 in assenza di un *iter* burocratico che preveda un'attenta analisi dell'impatto ambientale dell'opera;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

considerato che:

il decreto in esame prevede che il progetto definitivo sarà sottoposto ad un percorso che prevede tre passaggi fondamentali: l'adeguamento e aggiornamento tecnico ad eventuali sopravvenienze di fatto e di strumenti e/o conoscenze tecniche, l'esame in conferenza di servizi e VIA, l'approvazione in CIPE;

in relazione al progetto del 2011, dall'esame del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS del 15/03/2013, n. 1185, si evince che, in relazione al progetto delle parti variate sottoposto a procedura VIA, vi siano numerosi approfondimenti e chiarimenti su diversi aspetti;

per i suesposti motivi la Commissione ha ritenuto di non poter esprimere parere sulla compatibilità ambientale delle parti variate del progetto;

in particolare, l'articolo 3, comma 6, prevede che la VIA debba essere concentrata solo sugli elementi di novità del progetto;

un progetto di tale portata necessita di una procedura VIA adeguata e completa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare misure tese a risolvere le problematiche evidenziate in premessa e considerare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine di

prevedere tutte le iniziative normative volte a garantire che la procedura di V.I.A. sia effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato e che preveda pertanto un giudizio complessivo ed unitario inclusivo sia dell'impianto originario, sia delle prescrizioni nuove ed aggiornate.

G/705/14/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

tra le modifiche introdotte in sede referente c'è anche la realizzazione di una campagna informativa per sensibilizzare i territori, che stanzia 7 milioni per la copertura dal 2024 al 2030 con l'obiettivo di creare centri d'informazione e organizzare giornate in cui la popolazione può visitare i cantieri;

il comma 2 dell'articolo 3 prevede che il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera;

il successivo comma 6 stabilisce che la valutazione d'impatto ambientale è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, mentre sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

in merito al progetto definito la commissione Via-Vas del Ministero dell'Ambiente con atto del 15 marzo 2013, ha espresso il seguente parere: «Per effetto di quanto esposto, ai fini della verifica di ottemperanza sul progetto definitivo "attraversamento stabile dello Stretto di Messina" e della Valutazione di compatibilità ambientale delle varianti sostanziali, la commissione, valutato che le risposte fornite dal proponente alla richiesta di integrazione avanzata dal Ministero dell'Ambiente sono state parziali, lacunose e non sempre esaustive riguardo alle criticità ambientali, esprime il seguente parere: *in primis* per la compatibilità ambientale delle opere di variante sostanziali allo stato non si può esprimere valutazione (...) Per le aree protette interferite dall'opera, l'istruttoria ha evidenziato una incidenza negativa sugli *habitat* prioritari e sull'avifauna appartenente a specie di interesse conservazionistico comunitario»;

come posto in evidenza dall'ANAC, mentre il decreto-legge n. 179 del 2012 prevedeva espressamente che gli atti che regolavano il rapporto concessionario fossero vincolati al vaglio di mercato sulla sostenibilità economica dell'opera da parte della società SdM, con eventuali effetti caducatori degli stessi, l'articolo 2, comma 8, del decreto in esame che disciplina ora il contenuto degli atti aggiuntivi conseguenti all'accordo, non prevede invece che l'intervento sia collegato a vincoli di sostenibilità economica con la conseguenza che i costi dell'opera potrebbero subire notevoli aumenti anche in ragione di ulteriori richieste e prescrizioni;

mentre si sceglie di finanziare il Ponte sullo Stretto, giova ricordare ancora una volta che la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani-Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani-Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore;

buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. Le risorse e le iniziative del Governo si dovrebbero concentrare nel colmare questo divario infrastrutturale,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a:

garantire che in sede di valutazione di impatto ambientale dell'opera l'analisi venga svolta sull'intero progetto definitivo e non sia limitata a singole parti o a contenuti parziali del medesimo progetto, in relazione agli aspetti rilevanti e ai mutamenti intervenuti negli strumenti pianificatori e programmatici e del delicato contesto paesaggistico e ambientale, anche al fine di evitare l'apertura di una nuova procedura d'infrazione comunitaria per violazione delle direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE;

garantire che le procedure autorizzative finalizzate alla realizzazione dell'opera non possano essere approvate finché non sia reso pubblico il piano tecnico economico di fattibilità dell'opera e definite le necessarie coperture finanziarie dell'intero intervento;

destinare il 50 per cento delle risorse per la campagna informativa per sensibilizzare i territori, alle associazioni e comitati dei cittadini da anni impegnate nella promozione di uno sviluppo

sostenibile dell'area dello Stretto.

G/705/15/8

Basso, Fina, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso con metodo scientifico che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

niente di tutto ciò è stato accolto e il Governo ha deciso di riavviare il percorso di progettazione dell'opera partendo da un progetto vecchio risalente al 2011 senza svolgere il dibattito pubblico che, l'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, prevede espressamente per le opere superiori a 500 milioni di euro;

per seguire il «metodo scientifico» richiesto dai territori il progetto del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente e opere connesse dovrebbe essere realizzato solo in funzione dello sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative;

in tal senso, onde consentire un processo decisionale che consenta in via preliminare di verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali, si ritiene che sia fondamentale lo svolgimento del dibattito pubblico al termine della redazione del Documento di fattibilità delle alternative progettuali;

tale schema infatti è il più adatto per la selezione di un'opera a così alto impatto economico, sociale e territoriale e permetterebbe di tenere in conto, per gli approfondimenti progettuali, oltre alle considerazioni tecniche (quali alternative approfondire) anche le valutazioni politiche che scaturiranno a valle del dibattito pubblico in merito a quante alternative progettuali approfondire tramite progetto di fattibilità (con il relativo livello di dettaglio);

il decreto in esame, invece, trascura o sottovaluta fortemente quanto intervenuto negli oltre dieci anni dalla sospensione del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare;

nel decreto non è fatto cenno alcuno al rapporto «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» della commissione nominata dal Ministro protempore nel 2020 i cui lavori conclusi nel 2021 sono stati trasmessi in Parlamento e discussi nella Commissione Trasporti della Camera. Il rapporto citato sottolinea che il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione. Il rapporto suggerisce inoltre che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente

la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica, ovvero la redazione del documento di fattibilità delle diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico. Tale valutazione dovrà essere effettuata anche sulla base di elementi di natura economico-sociale, trasportistica, territoriale e ambientale, e tramite il confronto delle diverse soluzioni alternative con una soluzione di riferimento che dovrà tener conto di tutti i miglioramenti dell'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina in via di definizione;

nell'ambito del dibattito pubblico deve essere, altresì, valutata la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza,

impegna il Governo:

a prevedere il preliminare svolgimento del dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018 volto a verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali;

a garantire la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

G/705/16/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso con metodo scientifico che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impatto dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

niente di tutto ciò è stato accolto e il Governo ha deciso di riavviare il percorso di progettazione dell'opera partendo da un progetto vecchio risalente al 2011 senza svolgere il dibattito pubblico che, l'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, prevede espressamente per le opere superiori a 500 milioni di euro;

oltre a non avere previsto il dibattito pubblico, nel corso dell'esame in sede referente, (comma 9-*bis* dell'articolo 4) è stato introdotto un surrogato dello stesso prevedendo che la società concessionaria sottoscriva una apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un «Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto» volto ad assicurare

l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali;

per tale campagna di comunicazione sono stanziati 7 milioni di euro per il periodo 2024 - 2030;

per un'opera di siffatta complessità e impatto sui territori, la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti doveva essere definita al termine di un processo decisionale che prendesse in considerazione tutte le diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico;

in tal senso, è evidente che 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,

impegna il Governo:

ad avviare quanto prima il dibattito pubblico sull'opera oggetto del decreto ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018.

G/705/17/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

l'articolo 3, dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo, e prevede la presentazione di una

relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi ai fini dell'approvazione, il Consiglio di amministrazione della concessionaria;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina,

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che il progetto definitivo dell'opera, di cui all'articolo 3, commi 2 e 3, che deve essere approvato dal Consiglio di amministrazione della concessionaria entro trenta giorni dalla ricezione, venga inviato alle Camere e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica.

G/705/18/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale;

quanto al tema del costo e dei fondi destinati alla realizzazione dell'opera, l'articolo 3 del decreto in esame prevede che l'opera sia inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente e che al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale: saranno a tal fine considerate prioritarie le interlocuzioni con finanziatori istituzionali quali la Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma Connecting Europe Facility - CEF (partecipazione al bando entro settembre 2023) (cit. DEF 2023 allegato infrastrutture);

in una recente intervista all'ANSA (2 dicembre 2022), la commissaria europea per i Trasporti, Adina Valean ha dichiarato che: «È importante che il Governo italiano non abbia fretta e presenti un progetto» per il Ponte sullo Stretto di Messina «molto ben fatto. E lo dico perché c'è molta concorrenza» tra i Paesi Ue «per ottenere i soldi della Connecting Europe Facility (Cef), abbiamo molte domande e progetti molto importanti in tutta Europa». «Per avere un *rating* ottimo e una posizione competitiva, il progetto deve essere solido. Non consiglierei dunque» all'Italia «di fare in fretta, quanto piuttosto di fare un'ottima proposta», ha evidenziato;

si ricorda che il decreto in esame riavvia la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale e che necessita di aggiornamenti per motivazioni tecniche, ambientali, ed economiche;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in

considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

si ricorda che per potere accedere ai bandi europei CEF occorre in ogni caso che l'opera sia realizzata entro il 2030, circostanza che, pur con le più ottimistiche previsioni, rischia di non essere realistica;

i Fondi per lo sviluppo e la coesione (FSC) sono, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione italiana e dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

impegna il Governo:

a escludere dalle fonti di finanziamento dell'opera le risorse messe a disposizione dalle regioni a valere sui fondi per lo sviluppo e la coesione.

G/705/19/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni, Basso, Fina, Irto

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3, dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dal decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché

gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo,

impegna il Governo:

nella non auspicabile ipotesi in cui si proceda a riavviare l'*iter* per la realizzazione dell'infrastruttura, ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire in ogni caso che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti sia subordinata all'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP.

G/705/20/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3, dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dallo stesso decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo;

il collegamento ferroviario transfrontaliero dell'alta velocità Torino Lione, (TAV) al pari del collegamento stabile Ponte sullo stretto, è un'opera mastodontica ed anacronistica, del tutto incompatibile con la crisi ambientale e climatica in atto, sulla quale lo stesso Governo francese starebbe pensando di rinviare di 10 anni la realizzazione della linea che porterà al nuovo tunnel del Moncenisio, previsto tra la fine del 2032 e l'inizio del 2033 e che non esiste alcuna garanzia che la Francia dopo il 2043 realizzi l'opera,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti, sia subordinata alle condizioni che restano a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali e che lo stesso faccia fronte ad eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

a riconsiderare la realizzazione della TAV, così da soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese indirizzando le risorse previste al potenziamento delle linee ferroviarie esistenti in modo tale da sopportare i volumi di traffico merci registrati negli ultimi vent'anni, nonché alla mobilità sostenibile ed intermodale in tutto il Paese.

G/705/21/8

Fregolent, Paita

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

premesso che:

l'articolo 3 del disegno di legge di conversione in esame dispone che l'opera di collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto) venga inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanze, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, delle risorse disponibili a legislazione vigente e del fabbisogno residuo;

detto inserimento consente opportunamente di collocare il ponte sullo Stretto all'interno della programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (recante il nuovo codice dei contratti pubblici);

l'impossibilità di utilizzare le risorse derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza per finanziare l'opera è stata affermata in data 18 aprile 2021 dal vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli, il quale rispondendo all'interpellanza urgente 2-01242 ha affermato che in riferimento al ponte sullo Stretto «la complessità dell'opera non risulta compatibile purtroppo con la tempistica di realizzazione degli interventi ammissibili a finanziamento con le risorse del PNRR»;

detta impossibilità, tuttavia, non pregiudica la possibilità di includere la realizzazione e il rafforzamento delle opere infrastrutturali di collegamento tra il ponte e i due principali poli urbani interessati (Messina e Reggio Calabria);

è necessario scongiurare qualsiasi rischio che la funzionalità del ponte sullo Stretto e le sue innegabili virtualità possano venire compromesse da infrastrutture di collegamento inadeguate o insufficienti,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative necessarie volte a realizzare e rafforzare i collegamenti infrastrutturali con il futuro ponte sullo Stretto.

G/705/22/8

Paita

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

premesso che:

l'articolo 3 del disegno di legge di conversione in esame dispone che l'opera di collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto) venga inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanze, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, delle risorse disponibili a legislazione vigente e del fabbisogno residuo;

detto inserimento consente opportunamente di collocare il ponte sullo Stretto all'interno della programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (recante il nuovo codice dei contratti pubblici);

la realizzazione del ponte sullo Stretto si inserisce a pieno nel programma di sviluppo e rafforzamento delle direttrici infrastrutturali di collegamento definite a livello europeo (rete Ten-T), il che impone di accompagnare tale opera con l'adeguamento e rafforzamento della tratta autostradale A2, nota come Salerno-Reggio Calabria;

sempre nell'ottica di potenziare il corridoio di collegamento naturale che percorrono la penisola e portare gli stessi all'interno della Sicilia, appare fondamentale l'implementazione dell'alta velocità sulle tratte ferroviarie che interesseranno il ponte sullo Stretto e tutto il territorio della Sicilia,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative necessarie volte a rafforzare, in vista della realizzazione del ponte sullo Stretto, della tratta autostradale nota come "Salerno-Reggio Calabria", nonché a stanziare le risorse necessarie per garantire la rapida implementazione dell'alta velocità ferroviaria all'interno della Regione Siciliana, assicurando così la piena funzionalità e il pieno sviluppo delle potenzialità dello stesso.

G/705/23/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house,* regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in tale contesto desta profonda preoccupazione l'allarme lanciato dai sindacati del settore dei trasporti su una serie di dubbi avanzati dalla Corte dei conti in relazione ad una parte del

finanziamento - previsto dal PNRR-PNC - per il rinnovo della flotta di mezzi veloci che collegano le due sponde dello Stretto di Messina;

in una nota i sindacati dei trasporti indicano criticità legate alle procedure seguite, alla tempistica che renderebbe alcuni dei progetti non attuabili o non ben ponderati e che tra le motivazioni sia evidenziata anche la non compatibilità di alcuni progetti con la prossima costruzione del Ponte sullo Stretto;

alla luce di tutte le incertezze esposte fino ad ora in relazione alla tempistica di realizzazione del Ponte nonché a tutti gli altri profili che necessitano ancora di essere chiariti e ben definiti, con particolare riferimento alla sostenibilità economico finanziaria dell'opera ed alla compatibilità con le prescrizioni VIA, è da escludere in maniera perentoria la possibilità di perdere investimenti nella mobilità marittima sullo Stretto, già oggi molto penalizzata;

il servizio di collegamento marittimo di Rete Ferroviaria Italiana per il passaggio dei treni tra le due sponde dovrà comunque essere assicurato, sia per tutti gli anni necessari alla realizzazione dell'attraversamento stabile, sia per garantire la continuità territoriale nei periodi di possibile inagibilità del ponte, ove questo venga costruito, mentre dovrà comunque proseguire l'attuale collegamento marittimo veloce utilizzato da migliaia di pendolari dell'area metropolitana dello Stretto;

è forte la preoccupazione che una rimodulazione del PNRR-PNC sottragga risorse alla riqualificazione della flotta pubblica. Non rinnovare e non rendere più sostenibile la flotta pubblica per l'attraversamento dello Stretto significherebbe mantenere un servizio inefficiente e rinunciare a un importante intervento funzionale alla transizione ecologica,

impegna il Governo:

a definire tempestivamente le linee strategiche che garantiscano l'impiego dei fondi del PNRR-PNC per l'effettivo rinnovo della flotta di RFI, scongiurando il rischio che gli stessi siano dirottati su altri progetti.

G/705/24/8

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si rammenta che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

il dibattito sulla necessità di un attraversamento stabile dello Stretto, per colmare il *gap* infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese, ha una storia di oltre 40 anni e si intreccia, inevitabilmente, con i limiti di un carente e vetusto sistema infrastrutturale stradario e ferroviario nel Mezzogiorno che impedisce una efficiente connessione con l'Alta velocità del resto del Paese ed anche di inserire il Mezzogiorno nel disegno sul trasporto intermodale di livello europeo (il sistema TEN);

come rilevato nel corso delle audizioni «il decreto-legge sembra trascurare e sottovalutare

quanto intervenuto negli oltre dieci anni dalla sospensione del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare»;

in particolare per quanto attiene alla realizzazione delle opere connesse e di contesto necessarie alla realizzazione del collegamento stabile, il rapporto della commissione Mit per «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» sottolinea che «il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione»;

la caducazione dell'intero processo di realizzazione dell'Attraversamento Stabile nel 2011 è avvenuta a seguito della verifica di mancanza di sostenibilità economica e finanziaria del PEF. Elementi centrali richiesti per il nuovo PEF (2023) sono: ricavi complessivi previsti sulla base di uno studio di traffico aggiornato e canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

sulla base degli esperti auditi in Commissione, «esiste un grave rischio che il percorso possa di nuovo interrompersi a causa di una nuova mancanza di sostenibilità economica e finanziaria connessa con i ricavi da flussi di traffico, in particolare ferroviari e dai canoni di utilizzo» derivante «da quanto sta accadendo alle reti ferroviarie di Sicilia e Calabria» perché in Sicilia si sta realizzando una ferrovia ordinaria e non una AV, ed in Calabria si sta realizzando una linea AV che invece di ridurre la lunghezza rispetto al tracciato esistente la aumenta, passando da 393 a 445 chilometri;

allo stato attuale i tempi di percorrenza dalla Sicilia a Roma realizzando il collegamento stabile dello Stretto sarebbero di 6 ore e 39 minuti a causa della vetustà dei collegamenti ferroviari anche se da tutti gli studi e le ricerche svolte a livello mondiale nei contesti dove è stata realizzata l'AV emerge che la domanda esistente (deviata) si sposta da altre modalità di trasporto all'AV per percorrenze inferiori a 5 ore, e quella nuova (indiretta e indotta) si genera sempre per percorrenze inferiori a 5 ore; stessi limiti temporali per le crescite significative di PIL;

per questo nelle audizioni è stato indicato come necessario per il successo dell'opera la realizzazione in Sicilia di una vera AV per collegare Palermo-Catania e Messina in 90 minuti e un diverso itinerario dell'AV in Calabria con caratteristiche di tracciato simili alle altre linee italiane ed a tutte le altre a livello mondiale;

senza la realizzazione delle opere infrastrutturali di trasporto di contesto il rischio è di realizzare un'opera che sia «una cattedrale nel deserto», senza realizzare una effettiva continuità territoriale per la Sicilia che su 1.369 chilometri di linea ferrata solo 791 chilometri sono elettrificati, 223 chilometri possono contare su un doppio binario e ben 568 chilometri sono invece a binario unico;

oggi per fare 314 km in treno da Catania a Trapani si impiegano fino a 5 ore, mentre per andare da Roma a Milano e percorrerete 514 km si impiegano solo 3 ore;

la questione è quindi quella di realizzare la soluzione migliore, sviluppata in una visione integrata del sistema dei trasporti del Sud che dia la possibilità ai territori e alla gente che li vive di realizzare un'opera utile soprattutto per loro,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di monitorare gli effetti applicativi del provvedimento in esame, al fine di destinare le risorse che saranno indicate dal DEF per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria all'integrazione del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno allo *standard* qualitativo del resto del Paese, prevedendo la realizzazione di una progettazione esecutiva per la Sicilia con caratteristiche di Alta Velocità al fine di consentire la percorrenza della linea Palermo-Catania-Messina secondo gli *standard* nazionali di AV ed il completamento della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria garantendone la realizzazione in tempi certi.

G/705/25/8

Fina, Basso, Irto, Misiani

Il Senato,

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera;

nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto il comma 7-*ter* dell'articolo 4, in base al quale entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo la Regione Siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera;

ai territori interessati occorrono però opere preliminari che consentano di promuoverli come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali e lo sviluppo turistico, programmando grandi interventi,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a subordinare la realizzazione dell'opera alla sottoscrizione di appositi accordi di programma con la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni finalizzati a prevedere, coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, interventi straordinari che promuovano i territori interessati come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali, lo sviluppo turistico, riqualificazione sociale e la formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

G/705/26/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni, Basso, Fina, Irto

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023,

laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si sottolinea che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore; buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia e, in particolare, della Sicilia, a predisporre un piano di investimenti per garantire la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese.

G/705/27/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante

vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone, al pari della zona dello Stretto di Messina;

le enormi risorse destinate alla futura realizzazione del Ponte sullo Stretto, potrebbero essere più proficuamente finalizzate al recupero del fortissimo ritardo infrastrutturale della rete ferroviaria e viaria che interessa gran parte dei territori del Mezzogiorno;

la regione Sardegna è tra le regioni del Mezzogiorno una delle più penalizzate per la carenza di infrastrutture stradali e soprattutto ferroviarie con tutto quello che questo comporta in termini di lesione del diritto alla mobilità dei cittadini, e sviluppo e crescita socio-economica della regione; Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia del nostro Paese dove manca qualsivoglia servizio ferroviario degno di questo nome che lo colleghi al resto della regione, e dove è attiva solo una ferrovia a scartamento ridotto costruita quasi due secoli fa, che da Nuoro arriva a Macomer. In pratica Nuoro è l'unico capoluogo di provincia a non essere ancora servito da una linea della Rete ferroviaria italiana,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative necessarie, e le opportune risorse, finalizzate al potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie della Sardegna, anche dando finalmente soluzione alla linea ferroviaria Nuoro-Macomer, prevedendone, previa intesa con la regione Sardegna, il suo trasferimento a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.A. per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale.

G/705/28/8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore dei 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani-Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani-Palermo che distano 107 km di strada ferrata, 4,10 ore;

buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo;

riguardo al diritto alla mobilità, è comunque necessario rafforzare sempre di più il trasporto pubblico, incentivando quello su ferro rispetto al trasporto su gomma, e garantendo il servizio in maniera omogenea sul territorio nazionale anche nelle aree più «difficili» da servire,

impegna il Governo

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese, ad adottare tutte le iniziative volte a garantire il trasporto pubblico e i collegamenti ferroviari tra aree a domanda debole o

comunque poco servite dai servizi a mercato, rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico.

G/705/29/8

Sironi, Croatti

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di "Conversione in legge delle disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" (AS 705);

l'articolo 2, ai i commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* finalizzati a garantire la piena coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica (Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" al Documento di economia e finanza 2023, che quantifica il costo aggiornato dell'opera - comprensiva delle opere a terra - in 13,5 miliardi di euro);

in particolare, il comma 8-*bis* precisa che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanze, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies,* comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato (che non sono previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, in quanto si è scelto di abbandonare la formula del *project financing);* degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate all'articolo 3, comma 2, del decreto-legge, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto;

considerato che:

lo scorso 17 maggio un forte nubifragio si è abbattuto sull'Italia centrale, colpendo i territori dell'Emilia-Romagna e delle Marche provocando frane, smottamenti, alluvioni;

gli eventi metereologici di eccezionale portata che si stanno susseguendo oramai con preoccupante regolarità sul nostro territorio arrecano danni ingenti alle cose e drammatiche conseguenze sulle persone;

i dovuti e necessari interventi riparatori e risarcitori stanno inesorabilmente, volta dopo volta, drenando importanti risorse finanziarie dello Stato, senza peraltro risolvere la causa del problema e quindi senza evitare che si ripeta;

appare di facile intuizione più utile investire le esigue risorse pubbliche in interventi volti all'analisi, alla raccolta dati ed alla prevenzione per la messa in sicurezza idrogeologica del territorio;

in tale situazione emergenziale appare paradossale che le scarse risorse pubbliche siano destinate alla costruzione di un'opera quale il ponte sullo stretto di Messina che non costituisce risposta ad un'emergenza e non rappresenta una necessità impellente,

impegna il Governo a:

valutare l'opportunità di destinare le somme previste per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina alla messa in sicurezza idrogeologica del territorio nazionale secondo un preciso ordine di priorità finalizzato, alla salvaguardia idrogeologica del territorio, al contenimento del consumo di suolo e ad intraprendere ogni atto, provvedimento, iniziativa legislativa e condotte idonei a garantire la incolumità pubblica.

Art. 01

01.1

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

All'articolo premettere il seguente:

«Art. 01.

(Misure per favorire la continuità territoriale della Sicilia)

1. In coerenza con il programma A1008 previsto nell'ambito del Contratto di Programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa, di rinnovo e *upgrading* della

flotta volto a garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari e marittimi per la Sicilia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato alla spesa di ulteriori 500 milioni per l'anno 2023 volti all'acquisto di nuovo materiale rotabile adeguato alle navi ferroviarie da 230 metri nonché di tre navi veloci adibite al trasporto passeggeri.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante la riduzione complessiva dei regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale di cui all'elenco contenuto nel rapporto annuale sulle spese fiscali di cui articolo 21, comma 11-*bis*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per un importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2023. Con uno o più regolamenti adottati con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono stabilite le modalità tecniche per l'attuazione del presente comma con riferimento ai singoli regimi interessati.».

Art. 1

1.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Sopprimere l'articolo.

Conseguentemente, all'articolo 2:

- *al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole:* ", come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto"*;*

- *al comma 7 sopprimere le parole:* ", come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto" *e le parole:* ", come modificato dall'articolo 1 del presente decreto".

1.2

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Sopprimere l'articolo .

1.3

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sopprimere l'articolo.

1.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(*Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente*)

1. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3 e 4.

1.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di efficientamento ecosostenibile dei collegamenti ferroviari in Sardegna)

1. Al fine di ridurre il divario infrastrutturale ferroviario tra la Regione Autonoma della Sardegna e il resto del territorio nazionale, nonché di garantire il diritto alla mobilità delle persone e favorire lo sviluppo e crescita socio-economica della regione sarda, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale con una dotazione di 370 milioni di euro per l'anno 2023.

2. Al fine di sottrarre dal suo isolamento ferroviario la città di Nuoro e il suo circondario, la linea ferroviaria Nuoro-Macomer è trasferita a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.a per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale, previa intesa con la

regione Sardegna.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 1, finalizzate alla realizzazione, alla ristrutturazione, al riammodernamento della rete ferroviaria sarda, con particolare riguardo ai collegamenti Nuoro-Macomer e Nuoro - Olbia;

b) i contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 40 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto di persone e merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, degli interventi indicati alla lettera a) destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

c) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi delle lettere a) e b), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

4. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente, sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Disposizioni urgenti in materia di collegamenti ferroviari in Sardegna").

1.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Misure urgenti a favore delle zone colpite da disastri franosi nelle regioni colpite dalle alluvioni)

1. Al fine di favorire la realizzazione di interventi urgenti per la gestione emergenziale delle alluvioni del maggio 2023, le risorse di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché 50 milioni delle risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono destinate alle regioni colpite dalle avversità atmosferiche.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse;

b) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi della lettera a), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

3. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.»

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Misure urgenti a favore delle zone colpite da disastri franosi nelle regioni colpite dalle alluvioni").

1.7

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate)

1. Al fine di favorire la realizzazione di investimenti in materia di mobilità ferroviaria nel territorio nazionale, nonché di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse regioni, le risorse di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni,

dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché 50 milioni delle risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono destinate alle regioni Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna.

2. Al fine di sottrarre dal suo isolamento ferroviario la città di Nuoro e il suo circondario, la linea ferroviaria Nuoro-Macomer è trasferita a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana s.p.a per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale, previa intesa con la regione Sardegna.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 1, finalizzate alla realizzazione, alla ristrutturazione, al riammodernamento della rete ferroviaria nei territori regionali indicati. I contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 40 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto di persone e merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, di interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

b) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi della lettera a), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

4. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Disposizioni urgenti in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate").

1.8

Sironi, Lorefice

Al comma 1, lettera a)*, numero 1), apportare le seguenti modificazioni:*

a) dopo le parole: «e dei trasporti,» *inserire le seguenti:* «e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.»;

b) sostituire le parole: «al quale ultimo» *con le seguenti:* «ai quali, congiuntamente,».

1.9

Sironi, Lorefice

Al comma 1 sopprimere la lettera b).

1.10

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 1).*

1.11

Trevisi, Lorefice

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo, sostituire le parole: "*due designati" *con le seguenti:* "uno designato".

1.12

Trevisi, Lorefice

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo sostituire le parole:* "che ricoprono" *con le seguenti*: "che ricopre".

1.13

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo, dopo le parole:* "Regione siciliana" *inserire le seguenti:* ", un membro designato congiuntamente dai comuni di Villa San Giovanni e di Messina"."

1.14

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita, Di Girolamo, Sironi

Al comma 1, lettera b), numero 1), capoverso, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Fanno altresì parte del Consiglio di amministrazione i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, che svolgono l'incarico a titolo gratuito".

Conseguentemente:

a) al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2);

b) al comma 1, lettera d), capoverso "Art. 3-bis*", comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente: "*La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190."

1.15

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita, Di Girolamo, Sironi

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), capoverso, dopo il primo periodo inserire il seguente:* "Fanno altresì parte del Consiglio di amministrazione i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, che svolgono l'incarico a titolo gratuito".

1.16

Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), aggiungere, in fine, il seguente periodo*: "Alle riunioni del Consiglio di amministrazione sono invitati a partecipare i rappresentanti degli enti locali interessati dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera".

1.17

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2).

1.18

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 2).*

1.19

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 2).*

1.20

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 1, lettera b)*, numero 2), sostituire il capoverso con il seguente*: "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito.".

1.21

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita, Di Girolamo, Sironi

Al comma 1, lettera b)*, numero 2), sostituire il capoverso con il seguente:* "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio dei lavori dell'opera e comunque nei limiti previsti dal decreto ministeriale 24 dicembre 2013, n. 166.".

1.22

Trevisi, Lorefice

Al comma 1, lettera b), numero 2), sostituire il primo periodo con il seguente: «Alla remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione sono applicate le disposizioni di cui all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre

2011, n. 214, e di cui all'articolo 11, comma 6, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.».

1.23

Trevisi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1 sopprimere la lettera c).

1.24

Trevisi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1, lettera c)*, sopprimere il numero 1).*

1.25

Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1, lettera c)*, sopprimere il numero 2).*

1.26

Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1 sopprimere la lettera d).

1.27

Trevisi, Lorefice

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, al comma 2 aggiungere, in fine, i seguenti periodi*: «La produzione ulteriore rispetto al limite di fatturato di cui al periodo precedente, che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che consenta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società. Il mancato rispetto del limite quantitativo di cui al periodo precedente costituisce grave irregolarità ai sensi dell'articolo 2409 del codice civile e dell'articolo 15 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.».

1.28

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente:* "La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190.".

1.29

Di Girolamo, Lorefice

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente:* «La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190.».

1.30

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 1, lettera d), al capoverso "Art. 3-*bis*"*, al comma 4, sostituire il terzo periodo, con il seguente:* "La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 190 del 2012.".

1.31

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 1, lettera d), al capoverso "Art. 3-*bis*"*, sopprimere il comma 5.*

1.32

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, sopprimere il comma 5.*

1.33

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Al comma 1 sopprimere la lettera e).

1.34

Sironi, Lorefice

Al comma 1, lettera e)*, capoverso «comma 6», terzo periodo, sostituire le parole: «da* 9 membri» *fino alla fine del periodo con le seguenti:* «da 11 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione, con criteri di multidisciplinarietà, e dotati di elevata e riconosciuta esperienza».

1.35

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, lettera e)*, capoverso comma 6, terzo periodo, sostituire le parole da:* "scelti" *fino alla fine del periodo con le seguenti:* "di cui 5 indicati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, 3 dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e 1 dal Ministero della cultura, scelti tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche o particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche".

1.36

Sironi, Lorefice

Al comma 1 sopprimere la lettera f).

Art. 2

2.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Sopprimere l'articolo.

2.2

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 1.

2.3

Trevisi, Di Girolamo, Lorefice

Sopprimere il comma 2.

2.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sopprimere i commi 3 e 4.

Conseguentemente, all'articolo 4, il comma 9, è sostituito dai seguenti:

"9. Al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, e favorire lo sviluppo e crescita socio-economica della regione Sicilia, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale con una dotazione di 370 milioni di euro per l'anno 2023. Le risorse del fondo contribuiscono a incrementare la dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie siciliane, e alla gestione della circolazione in sicurezza della rete ferroviaria regionale.

9-*bis*. Alla relativa copertura si provvede per 320 milioni mediante corrispondente riduzione delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché per 50 milioni utilizzando le risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, che è conseguentemente soppresso dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.".

2.5

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 3.

2.6

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 4.

2.7

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 5.

2.8

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 6.

2.9

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Al comma 6, secondo periodo, e ovunque ricorrono, sopprimere le seguenti parole: «, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto;».

2.10

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 7.

2.11

Trevisi, Lorefice

Sopprimere il comma 8.

2.12

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Al comma 8 sopprimere la lettera a).

2.13

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 8, lettera a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* ", fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera".

2.14

Di Girolamo, Lorefice

Al comma 8, lettera a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "*, fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera;".

2.15

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 8, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: "fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera.".

2.16

Trevisi, Lorefice

Al comma 8, lettera c)*, sopprimere il numero 1).*

2.17

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 8, dopo la lettera c)*, aggiungere la seguente:*

"c-bis*)* la vigilanza ed il controllo sulle attività di gestione dell'opera da parte della concessionaria in relazione, in particolare, agli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico, che sono assicurati attraverso la istituzione di una specifica Direzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso il Ministero dell'economia e delle finanze o altro specifico organismo

ministeriale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze presentano alle competenti Commissioni parlamentari apposita relazione annuale sulla attività di vigilanza e controllo sulla manutenzione, la sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione.".

2.18

Fina, Basso, Irto, Misiani

Sopprimere i commi da 8-bis *a 8*-quinquies.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3, sopprimere le lettere b-*bis*) *e* b-*ter*).

2.19

Basso, Fina, Irto, Misiani

Sopprimere i commi da 8-bis *a 8*-quinquies.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3:

- *alla lettera b*-bis) *sostituire le parole*: "all'articolo 2, commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies" con le seguenti*: "di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 31/03/2023, n. 36";

- *alla lettera b*-ter) *sostituire le parole*: "alle vigenti disposizioni di legge" *con le seguenti*: "all'articolo 60 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

2.0.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Dopo l' **articolo** *inserire il seguente*:

«Art. 2-*bis*.

(Realizzazione dell'Alta Velocità in Sicilia e Calabria)

1. Al fine di garantire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera, ai sensi dell'articolo 2, comma 8, sono realizzate le tratte ferroviarie AV Salerno-Villa San Giovanni e l'AV Messina-Catania-Palermo.

2. Le opere sono inserite nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte.».

Art. 3

3.1

Basso, Fina, Irto, Misiani

Sopprimere l'articolo.

3.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sopprimere l'articolo.

3.3

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire il comma 1 con i seguenti:

"1. Ai fini della realizzazione dell'opera, deve essere preventivamente indicato il costo complessivo della medesima comprensivo delle opere compensative e delle opere complementari stradali, le relative coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e il fabbisogno residuo.

1-*bis*. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il comma 487 è soppresso."

3.4

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, sostituire le parole da: "disponibili a legislazione vigente" *fino alla fine del comma, con le seguenti:* ", ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte".

Conseguentemente:

- *sostituire i commi 2, 3 e 4 con i seguenti*:

"2. Il progetto del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente e opere connesse è realizzato in funzione dello sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative.

3. Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76. Il dibattito pubblico si avvia sul documento di fattibilità tecnico-economica delle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento. Nell'ambito del dibattito pubblico è valutata, altresì, la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e il PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

4. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutati in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di conferenza di servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico.";

- *sopprimere i commi da 5 a 11.*

3.5

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 1, sopprimere le parole: "disponibili a legislazione vigente".

Conseguentemente, al medesimo comma sopprimere le parole: ", e del fabbisogno residuo".

3.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 2 sostituire il primo periodo con il seguente:

"2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza dello stesso alle prescrizioni ottemperate o non ottemperate dettate dal Parere n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla Verifica di ottemperanza sul Progetto Definitivo e approvazione Varianti Sostanziali della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture.".

3.7

Trevisi, Lorefice

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo la parola: «integrato» *inserire le seguenti:* «con gli approfondimenti tecnici richiesti per il progetto di fattibilità tecnico-economica ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e»;

b) alla lettera a), *premettere la seguente:*

«0a) ai contenuti e agli adeguamenti progettuali richiesti dal progetto di fattibilità tecnico-economica di cui al primo periodo».

3.8

Trevisi, Lorefice

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo la parola: "integrato" *inserire le seguenti:* «dal progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera e».

3.9

Di Girolamo, Lorefice

Apportare le seguenti modificazioni:

*a) a*l comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole da: «da una relazione del progettista» *fino alla fine del periodo, con le seguenti:* «, subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, da una relazione proposta del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.»;

b) sostituire il comma 3 con il seguente: «3. Il progetto definitivo integrato corredato dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2 è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari e il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica»;

c) al comma 10 aggiungere, in fine, le parole: «, previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto con il contraente generale»;

d) al comma 11 aggiungere, in fine, le parole: «, previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo.».

3.10

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole: "da una relazione del" *con le seguenti:* , "subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, da una relazione proposta dal".

Conseguentemente:

- *al medesimo comma, dopo il primo periodo aggiungere il seguente:* "La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.";

- *al comma 3, sostituire le parole:* "La relazione di cui al comma 2," *con le seguenti:* "Il progetto definitivo integrato,";

- *al comma 10, aggiungere, in fine, le parole:* "previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto con il contraente generale";

- *al comma 11, aggiungere, in fine, le parole:* "previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ed utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo".

3.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 2 sostituire le parole: "relazione del progettista" *con le seguenti:* "relazione dei progettisti".

3.12

Trevisi, Lorefice

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole: "del progettista" *con le seguenti*: "dei progettisti".

3.13

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire la parola: "preliminare" *con la seguente:* " definitivo".

3.14

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo le parole: «dello stesso» *aggiungere le seguenti:* «e alle prescrizioni parzialmente ottemperate o non ottemperate contenute nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla verifica di ottemperanza sul progetto definitivo e sue varianti sostanziali.».

3.15

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo le parole:" alla compatibilità ambientale" *inserire le seguenti:* ", alla sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico, alla vulnerabilità sismica".

3.16

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 2, lettera a), dopo le parole: "modifiche" *aggiungere le parole:* "modellazione geologica e".

3.17

Trevisi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 2, lettera a)*, aggiungere, in fine, le parole: «*, prevedendo, per le azioni sismiche, accelerazioni di picco al suolo almeno pari all'accelerazione di gravità (PGA di 1g).».

3.18

Trevisi, Lorefice

Al comma 2, lettera d)*, aggiungere, in fine, le parole: «*e alla conformità al Regolamento n. 2020/852/UE.».

3.19

Trevisi, Lorefice

Al comma 2, lettera d)*, aggiungere, in fine, le parole:* "e alla conformità al Regolamento n. 2020/852/UE in relazione alla protezione delle risorse marine".

3.20

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 2, lettera d)*, aggiungere, in fine, le parole «,* anche alla luce del cambiamento climatico in atto, secondo i modelli predittivi più sfavorevoli all'opera».

3.21

Trevisi, Lorefice

Al comma 2, lettera e)*, dopo le parole:* "evoluzione tecnologica" *inserire le seguenti: "*, ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici,".

3.22

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 2, lettera e), dopo le parole: "all'evoluzione tecnologica" *inserire le seguenti:* ", ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici,".

3.23

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 2, dopo la lettera f)*, aggiungere la seguente:*

« *f*-bis*)* al fenomeno del gigantismo navale.».

3.24

Trevisi, Lorefice

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-*bis*. Ai fini dell'adeguamento del progetto definitivo di cui al comma 2, sono acquisiti i seguenti documenti:

a) i fogli geologici 588 (Villa San Giovanni), 589 (Palmi) e 602 (Motta San Giovanni) della Carta Geologica d'Italia al 50.000 (Progetto CARG), con relative banche dati, e le carte geotematiche (morfologiche, idrogeologiche e di pericolosità geologica) riferite ai medesimi fogli e al foglio 601 (Messina Reggio di Calabria);

b) i risultati dell'esecuzione di nuovi rilievi di sismica a riflessione, secondo le più moderne tecniche in alta risoluzione, nell'area dello Stretto di Messina, sia *onshore* che *offshore*.».

3.25

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*. Al progetto di cui al comma 2, si applica quanto previsto dall'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in materia di dibattito pubblico.".

3.26

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire il comma 3 dal seguente:

"3. Il progetto definitivo integrato e corredato dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto, in relazione alle prescrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2, è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari ed il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica".

3.27

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 3, sostituire le parole: "trenta giorni" *con le seguenti:* "sessanta giorni".

3.28

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 4, primo periodo, dopo le parole: "la relazione di cui al comma 2" *inserire le seguenti:* "al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione di un nuovo parere entro novanta giorni dalla ricezione e".

3.29

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 4, secondo periodo, sopprimere le parole: "ad eccezione di quella prevista dalla lettera *g)* del medesimo comma,".

3.30

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

*Al comma 4 aggiungere, in fine, il seguente periodo: «*È comunque assicurato e garantito il dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

3.31

Sironi, Lorefice

Al comma 5 sopprimere il primo periodo.

3.32

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 5 apportare le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, sopprimere le parole da: "che non modificano" *fino alla fine del periodo;*

b) sopprimere il quarto periodo;

c) al comma 6 sopprimere il secondo e terzo periodo.

3.33

Trevisi, Lorefice

Al comma 5, settimo periodo, sopprimere le parole da: ", decorso il quale" *fino alla fine del comma.*

3.34

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sostituire il comma 6 con il seguente:

"6. Ai fini della valutazione d'impatto ambientale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 225, comma 11, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.".

3.35

Sironi, Lorefice

Al comma 6, primo periodo, sopprimere le parole: ", comma 2-*bis*,".

3.36

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 6 sopprimere il secondo e il terzo periodo.

3.37

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

3.38

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

3.39

Sironi, Lorefice

Al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole: ", secondo periodo.".

3.40

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Al comma 6, dopo le parole: "di cui al primo periodo" *inserire le seguenti:"*, fatta eccezione per i progetti di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR),".

3.41

Fina, Basso, Irto, Misiani

Dopo il comma 6 inserire il seguente: "6-*bis*. Il Ministero delle infrastrutture e trasporti trasmette il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8, e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale alle competenti Commissioni

parlamentari, che esprimono un parere entro il termine di sessanta giorni.".

Conseguentemente, al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo le parole: "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" *inserire le seguenti:* ", acquisiti i pareri parlamentari di cui al comma 6-*bis*,".

3.42

Di Girolamo, Lorefice

Al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo la parola: "trasmette" *inserire le seguenti:* "al Consiglio superiore dei lavori pubblici e".

3.43

Trevisi, Lorefice

Al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo le parole: "per l'approvazione" *inserire le seguenti:* ", entro il termine perentorio di centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,".

3.44

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 8 dopo la parola: "maggioranza" *inserire le seguenti:* "di almeno i due terzi.".

3.45

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Sopprimere il comma 9.

3.46

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 10 aggiungere, in fine, le seguenti parole: "previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3 del presente decreto con il contraente generale".

3.47

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 11 aggiungere, in fine, le seguenti parole: "previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ed utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo".

3.48

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Dopo il comma 11 aggiungere, in fine, il seguente:

«11-*bis*. Al fine di garantire adeguato supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA, di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive, con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un Osservatorio ambientale ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Ministero della transizione ecologica del 25 giugno 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 12 luglio 2021.».

Art. 3-*bis*

3-bis.0.1

Irto

Dopo l' **articolo** *inserire i seguenti:*

«Art. 3-*ter*.

(Accordo di programma)

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma, di

durata pluriennale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, da stipulare, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero della cultura, la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni.

2. L'accordo di programma di cui al comma 1 disciplina le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera e coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, nei territori di cui al comma 1:

a) interventi straordinari nel settore dei trasporti, della portualità, dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, congruenti e propedeutiche alle opere di collegamento stabile e di mobilità dinamica;

b) previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria;

c) previsione di opere mitigatrici, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale;

d) favorire la stipulazione tra la società concessionaria, il contraente generale e le regioni Siciliana e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, di appositi accordi finalizzati sia alle iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, sia alla progettazione esecutiva, al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

3. L'accordo di programma deve includere il cronoprogramma degli interventi ivi previsti e lo stanziamento delle relative risorse.

Art. 3-*quater*.

(Accordo di programma, opere compensative)

1. L'accordo di programma di cui all'articolo 3-*ter* disciplina altresì le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera:

a) prevedere, oltre alle opere necessarie per l'infrastruttura, anche quelle "compensative" per il territorio, quali il ripascimento dei litorali, il trattamento delle acque meteoriche, il sistema fognario, interventi di salvaguardia ambientale delle Riserve naturali, l'adeguamento della strada Panoramica dello Stretto, aree attrezzate di Protezione Civile opere relative alle zone dei Comuni di Villa San Giovanni, Reggio Calabria e tutti i comuni limitrofi.

2. Per le opere tra quelle stradali, le ferroviarie e le opere compensative è prevista una spesa aggiuntiva, rispetto a quella preventivata, pari a 2.000 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui al comma 3.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, valutati, ai fini della compensazione degli effetti in termini di indebitamento netto, in 2.000.000.000 di euro, si provvede a valere su quota parte delle seguenti maggiori entrate o minori spese:

a) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante le maggiori entrate derivanti dall'intensificazione delle attività di contrasto e recupero dell'evasione fiscale. A tal fine, il Governo, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza annuale entro la medesima data, presenta alle Camere un rapporto sulla realizzazione delle strategie di contrasto all'evasione fiscale, sui risultati conseguiti nell'esercizio relativo all'anno precedente, specificati per ciascuna regione, e nell'anno in corso, nonché su quelli attesi, con riferimento sia al recupero di gettito derivante da accertamento di evasione che a quello attribuibile alla maggiore propensione all'adempimento da parte dei contribuenti. Sulla base degli indirizzi delle Camere, il Governo definisce un programma di ulteriori misure ed interventi al fine di implementare, anche attraverso la cooperazione internazionale ed il rafforzamento dei controlli, l'azione di prevenzione, contrasto e recupero dell'evasione fiscale allo scopo di conseguire a decorrere dall'anno 2024 un

incremento di almeno 500 milioni di euro di entrate dalla lotta all'evasione fiscale rispetto a quelle ottenute nell'anno 2023;

b) quanto a 1.000.000.000. di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante misure di razionalizzazione della spesa pubblica. A tal fine, il Governo, sulla base della proposta del Ministero dell'economia e delle finanze, sentiti i Ministeri interessati, presenta al Parlamento entro il 30 settembre 2023 un programma per la riorganizzazione della spesa pubblica nel quale sono specificati i singoli interventi e le misure adottati o in via di adozione per il conseguimento degli obiettivi di riduzione della spesa pubblica, nonché forme di monitoraggio sullo stato di attuazione degli stessi al fine di valutarne l'efficacia. Al programma è associata l'indicazione dei risparmi di spesa per ogni singolo intervento di riorganizzazione della spesa pubblica. Nell'ambito della risoluzione parlamentare approvativa della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2023, sono indicati i disegni di legge collegati alla manovra finanziaria per il triennio 2024-2026, mediante i quali attuare le riorganizzazioni della spesa pubblica di cui alla presente lettera;

c) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate derivanti dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2023, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione da inserire nella legge di bilancio per gli anni 2024-2026 al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 500 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024.

4. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi di cui al comma 3 che reca le occorrenti coperture finanziarie.».

3-bis.0.2

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Dopo l' **articolo** *inserire il seguente*:

«Art. 3-*ter*.

(Accordo di programma)

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma, di durata pluriennale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, da stipulare, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero della cultura, la Regione Calabria, la Regione Sicilia, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni.

2. L'accordo di programma di cui al comma 1 disciplina le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera e coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, nei territori di cui al comma 1:

1) interventi straordinari nel settore dei trasporti, della portualità, dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, congruenti e propedeutiche alle opere di collegamento stabile e di mobilità dinamica;

2) previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria;

3) previsione di opere mitigatrici, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale;

4) favorire la stipulazione tra la società concessionaria, il contraente generale e le regioni Sicilia e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, di appositi accordi finalizzati sia alle iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, sia alla progettazione esecutiva, al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini

di forniture di beni e servizi.

3. L'accordo di programma deve includere il cronoprogramma degli interventi ivi previsti e lo stanziamento delle relative risorse.».

3-bis.0.3

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Dopo l' **articolo** *inserire il seguente*:

«Art. 3-*ter*.

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla valutazione dell'impatto ambientale della stessa, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. L'istanza di valutazione di impatto ambientale è soggetta al provvedimento autorizzatorio unico regionale, ai sensi dell'articolo 27-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, relativo al progetto. L'intera documentazione inerente il progetto deve contenere l'avviso pubblico, il modello di istanza, sintesi non tecnica e studio di impatto ambientale redatto in conformità all'Allegato VII, parte II, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.».

Art. 4

4.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Sopprimere l'articolo.

4.2

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 3 con il seguente:

«3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.»;

b) sopprimere i commi 4 e 5.

4.3

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 3 con il seguente: "3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione";

b) sopprimere i commi 4 e 5.

4.4

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 3, alinea, dopo la parola: "manifestare" *inserire le seguenti:* ", entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,".

Conseguentemente, dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-*bis*. La manifestazione di volontà di cui al comma 3 implica quanto segue:

a) che saranno a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, mentre gli saranno riconosciuti gli eventuali maggiori costi e tempi unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi;

b) l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel

corso dell'intervento;

c) l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP;

d) l'obbligo di indicare negli atti contrattuali che saranno stipulati che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali;

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.".

4.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 3, dopo le parole: "manifestare" *inserire le seguenti:* "entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente decreto".

4.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-*bis.* La manifestazione di volontà di cui al comma 3 è subordinata alle seguenti condizioni:

a) sono a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, mentre saranno riconosciuti gli eventuali maggiori costi e tempi unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi;

b) l'obbligo per il contraente generale di far fronte ad eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

c) l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP;

d) l'obbligo di indicare negli atti contrattuali che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza - tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare - di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali;

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita all'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.".

4.7

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Al comma 4, lettera c)*, aggiungere, in fine, le parole: "e* delle relazioni tecniche specialistiche."

4.8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 4, lettera c), aggiungere in fine le seguenti parole: "e delle relazioni tecniche specialistiche".

4.9

Di Girolamo, Sironi, Lorefice

Al comma 4, lettera c)*, aggiungere, in fine, le parole: "*e degli studi geologici."

4.10

Trevisi, Lorefice, Di Girolamo

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis*. In considerazione della complessità dell'opera, del rilevante contenzioso tuttora in corso tra la concessionaria e le parti private, nonché delle ingenti risorse pubbliche previste, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ogni sei mesi alla redazione di una relazione informativa da trasmettere alle competenti Commissioni parlamentari.».

4.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 5, sostituire le parole: "del Parlamento europeo e del Consiglio e" *con le seguenti:* "del Parlamento europeo e del Consiglio con particolare riguardo al comma 1, lettera b) ultimo periodo del medesimo articolo 72, in materia di obbligo di nuova procedura d'appalto in caso di aumento di prezzo eccedente il 50 per cento del valore del contratto iniziale, nonché".

4.12

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.".

4.13

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contrente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.".

4.14

Trevisi, Lorefice, Di Girolamo

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-*bis*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscrive un accordo di programma quadro con la regione Calabria, la città metropolitana di Reggio Calabria e il comune di Villa San Giovanni volto a prevedere lo sviluppo integrato del territorio del comune di Villa San Giovanni sotto il profilo urbanistico, trasportistico e ambientale, con particolare riguardo alla ridefinizione dei servizi di mobilità intermodale, viabilità congruente con le opere di collegamento e di mobilità dinamica, allo

sviluppo del porto turistico, delle attività commerciali, fieristiche, e alla riqualificazione dell'area costiera, allo spostamento degli approdi a sud, già oggetto degli accordi di programma del 1990, nonché alla riqualificazione e valorizzazione delle aree collinari cittadine.».

4.15

Di Girolamo, Lorefice

Sopprimere il comma 7.

4.16

Irto

Sostituire il comma 7-ter *con il seguente:*

"7-*ter.* Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione Siciliana e la Regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera.".

4.17

Irto

Sostituire il comma 7-quater *con il seguente:*

"7-*quater.* L'Autorità di sistema portuale dello Stretto è delegata a coordinare i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture esistenti, avviando un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti esistenti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. L'Autorità di sistema portuale verifica, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, quelle che da destinare alla rifunzionalizzazione delle infrastrutture.".

4.18

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 8, primo periodo, sostituire la parola: "cento" *con la seguente:* "cinquanta".

4.19

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 8 -bis sostituire dalle parole: "infiltrazione mafiosa è attuato" *fino alla fine del comma con le seguenti:*

"infiltrazione mafiosa, nonché la selezione del contraente generale da parte della società concessionaria, sono attuati con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, per il suddetto monitoraggio, e, per la selezione del contraente generale, dell'articolo 205 del medesimo decreto legislativo, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione".

4.20

Trevisi, Lorefice

Al comma 8-bis *sostituire le parole*: "all'articolo 39, comma 9, del" *con la seguente:* "al".

4.21

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Al comma 8 -bis aggiungere, in fine, le seguenti parole:

", mentre per il dibattito pubblico si applica quanto previsto dall'articolo 40 del medesimo decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

4.22

Trevisi, Lorefice

Al comma 8-bis *aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «La delibera CIPESS di cui all'articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, è approvata previo parere vincolante dell'ANAC.».

4.23

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Sopprimere i commi 9-bis *e 9*-ter.

4.24

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente:*

*"*Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione dell'opera è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018 sulla progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative. Solo al termine dello svolgimento del dibattito pubblico di cui al primo periodo,".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sui relativi costi".

4.25

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente: "*La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole:* "stato di avanzamento dell'opera" *inserire il seguente periodo*:

"e sulle opere di cui al primo periodo e sull'ottemperanza del progetto definitivo e delle sue varianti sostanziali alle prescrizioni in materia di compatibilità ambientale e sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico e alla vulnerabilità sismica,".

4.26

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente:* "La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole:* "stato di avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sulle opere di cui al primo periodo".

4.27

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente: "*La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia

e la Calabria.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole*: "stato di avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sulla previsione di cui al primo periodo".

4.28

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole:* "di informazione" *inserire le seguenti*: ", di partecipazione".

4.29

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis*, primo periodo, dopo le parole*: "rivolte alla cittadinanza" *inserire le seguenti*: "e di iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, anche in materia di sicurezza,".

4.30

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 9-bis, *primo periodo, sostituire le parole:* "sullo stato di avanzamento dell'opera" *fino alla fine del periodo con le seguenti*: "sulle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento".

4.31

Trevisi, Lorefice

Al comma 9-bis*, primo periodo, sostituire le parole:* "sullo stato di avanzamento dell'opera" *con le seguenti:* "sull'analisi costi-benefici dell'opera.".

4.32

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole:* "avanzamento dell'opera," *inserire le seguenti:* "ivi comprese le opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera,".

4.33

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, al *primo periodo, dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e delle tratte ferroviarie AV/AC Salerno-Villa San Giovanni e AV/AC Messina-Catania-Palermo".

4.34

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e del completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania".

4.35

Basso, Fina, Irto, Misiani

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole: "*avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti:* "e sull'ottemperanza del progetto definitivo e delle sue varianti sostanziali alle prescrizioni in materia di compatibilità ambientale e sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico e alla vulnerabilità sismica,".

4.36

Fina, Basso, Irto, Misiani

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole: "*avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti:* "e sui relativi costi".

4.37

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Al comma 9-bis, *dopo il primo periodo, inserire il seguente*: "A tal fine, i rappresentanti dei suddetti comuni sono invitati a partecipare, come osservatori, alle riunioni del consiglio di amministrazione di cui all'articolo 2, secondo comma, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto.".

4.38

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Apportare le seguenti modificazioni.

a) al comma 9-bis*, sopprimere l'ultimo periodo*;

b) al comma 9-ter*, sostituire le parole:* "Agli oneri derivanti dal comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede" *con le seguenti:* "Quale contributo per l'incremento della dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie siciliane, è stanziato 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, alla cui copertura si provvede".

4.39

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice

Dopo il comma 9-bis *inserire il seguente:*

«9-*bis*.1. La convenzione di cui al comma 9-*bis* prevede l'istituzione di un apposito «sportello per la trasparenza» che consenta ai cittadini, alle associazioni e alle imprese di richiedere l'accesso agli atti e ai documenti amministrativi relativi alla progettazione, allo stato di avanzamento dell'opera ed alle misure di compensazione ambientale. A tal fine la convenzione prevede altresì la realizzazione di un portale *internet* per rendere più agevole la consultazione della documentazione in formato elettronico. La società concessionaria si impegna a fornire le informazioni richieste entro una settimana dalla ricezione della richiesta.».

4.40

Trevisi, Lorefice

Al comma 9-quater *sostituire le parole:* "150.000 euro" *con le seguenti:* "300.000 euro".

Conseguentemente, al medesimo comma, sostituire le parole da: "corrispondente" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "le risorse previste al comma 9".

4.0.1

Irto

Dopo l' **articolo** *aggiungere il seguente:*

«Art. 4-*bis.*

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.».

1.4. Trattazione in consultiva

1.4.1. Sedute

collegamento al documento su www.senato.it

1.4.2. Resoconti sommari

1.4.2.1. 1^ Commissione permanente (Affari Costituzionali)

1.4.2.1.1. 1ªCommissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 67 (pom.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

1ª Commissione permanente
(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, EDITORIA, DIGITALIZZAZIONE)
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
67ª Seduta
Presidenza del Presidente
BALBONI

La seduta inizia alle ore 14,40.
IN SEDE REFERENTE
(615) ***Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione***
(62) ***BOCCIA e altri. - Disposizioni per l'attuazione dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, in materia di attribuzione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia alle regioni a statuto ordinario***
(273) ***MARTELLA. - Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata di cui all'articolo 116, terzo comma, della Costituzione***
- e petizione n. 180 ad essi attinente
(Seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge nn. 615 e 273, congiunzione con l'esame del disegno di legge n. 62, e rinvio)
Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 3 maggio.
Il correlatore TOSATO (*LSP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge n. 62, a prima firma del senatore Boccia, che contempla disposizioni volte all'attuazione dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione in materia di attribuzione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia alle regioni a statuto ordinario.
Esso consta di due articoli. In particolare, all'articolo 1, comma 1), lettera *a)*, si stabilisce che l'attribuzione delle ulteriori sfere di autonomia avvenga nel rispetto dei LEP di cui all'articolo 117, comma 2, lettera *m)*, della Costituzione, nonché che l'attuazione sostanziale abbia luogo solo in seguito alla definizione degli stessi. Si precisa, altresì, che, in ossequio ai principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, oltre che al principio solidaristico, in tale iter vengano sentiti gli enti locali e si tenga conto delle funzioni fondamentali dei Comuni, delle Province e delle Città metropolitane.
La lettera *b)* dispone che il finanziamento delle nuove attribuzioni avvenga tramite compartecipazione al gettito erariale maturato nel territorio regionale e che il criterio della spesa storica venga superato a favore di un fondo di perequazione, da istituire con la legge di bilancio per il triennio 2024-2026 con una dotazione iniziale di 50 miliardi di euro. Inoltre, si prevede un termine di decorrenza differente a seconda che le nuove funzioni trasferite all'ente regionale riguardino competenze correlate o meno all'esercizio di funzioni amministrative: nel primo caso, decorrerebbe dall'entrata in vigore del decreto di trasferimento delle risorse, mentre nel secondo, dalla legge di approvazione dell'intesa. Inoltre, si

richiede che vengano indicate, in un allegato all'intesa, le disposizioni statali che cessano di aver efficacia con l'entrata in vigore della nuova disciplina regionale. Lo Stato e la Regione sono tenuti ad espletare una verifica dello stato dell'intesa entro dieci anni dalla sua legge di approvazione, se non in un termine più breve ivi contemplato, e anche a stabilire le modalità di revisione dell'intesa stessa.
L'articolo 2 reca il procedimento per la stipulazione delle intese: lo schema preliminare viene dapprima sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per gli affari regionali e le autonomie. Questi ultimi sono autorizzati alla sottoscrizione dello schema preliminare, congiuntamente con il Presidente della Regione interessata. Tale schema preliminare viene poi trasmesso alle Camere entro sessanta giorni dalla data di sottoscrizione, affinché l'Assemblea di ciascuna Camera approvi la bozza di intesa entro centottanta giorni dalla data di trasmissione. A questo punto, le deliberazioni delle Camere vengono trasmesse al Governo e alla Regione, affinché il Consiglio dei ministri approvi lo schema definitivo di intesa. Entro quindici giorni dalla sottoscrizione congiunta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Presidente della Regione interessata, il Consiglio dei ministri delibera il disegno di legge di approvazione dell'intesa.
Considerata l'omogeneità di materia, propone la trattazione congiunta con i disegni di legge n. 615 e n. 273, già all'esame della Commissione.
La Commissione conviene.
Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.
Il PRESIDENTE avverte che, nel corso delle audizioni informali che si sono tenute nell'Ufficio di Presidenza appena conclusosi, alcuni soggetti auditi hanno messo a disposizione dei contributi scritti. Tale documentazione verrà pubblicata sul sito *internet* della Commissione. Analogamente si procederà per il seguito delle audizioni.
La Commissione prende atto.
IN SEDE CONSULTIVA
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8ª Commissione. Esame. Parere non ostativo con osservazioni)
Il relatore TOSATO (*LSP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo e propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo con una osservazione, pubblicato in allegato.
Si passa alla votazione dello schema di parere.
Il senatore CATALDI (*M5S*) annuncia il proprio voto contrario, ritenendo inopportuno destinare a un solo progetto una quota così elevata delle risorse destinate alle infrastrutture su tutto il territorio nazionale.
Il senatore GIORGIS (*PD-IDP*), con riferimento alle competenze della Commissione, sottolinea l'insussistenza dei presupposti costituzionali di straordinaria necessità e urgenza per l'emanazione di un decreto-legge. A nome del Gruppo, annuncia pertanto un voto contrario sullo schema di parere.
Non essendoci ulteriori richieste di intervento, verificata la presenza del numero legale, la Commissione approva lo schema di parere proposto dal relatore.
(714) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alle Commissioni 6ª e 10ª riunite. Esame. Parere non ostativo con osservazioni)
Il relatore TOSATO (*LSP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo e propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo con osservazioni, pubblicato in allegato.
Non essendoci richieste di intervento, verificata la presenza del numero legale, la Commissione approva lo schema di parere proposto dal relatore.
SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE
Il senatore GIORGIS (*PD-IDP*) chiede di rimodulare il calendario delle audizioni sul disegno di legge n. 615 e connessi, in materia di autonomia differenziata, per consentire un maggiore approfondimento

attraverso un'interlocuzione ponderata con gli auditi, soprattutto con riferimento agli esperti del settore.

Il PRESIDENTE si riserva, se necessario, di rimodulare il numero di audizioni previste, in modo da lasciare più tempo per porre quesiti agli auditi.

La seduta termina alle ore 15.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 705

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che:

- sotto il profilo dei presupposti straordinari di necessità e urgenza, il provvedimento risponde all'esigenza di pervenire in tempi rapidi alla realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia e la Calabria, al fine di contribuire alla programmazione europea dei corridoi plurimodali, integrando la rete europea dei trasporti e della logistica e promuovendo gli obiettivi di coesione e sviluppo;
- per quanto attiene al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, le disposizioni del decreto-legge appaiono prevalentemente riconducibili alle materie di competenza legislativa concorrente "grandi reti di trasporto e di navigazione" e "governo del territorio" (di cui all'articolo 117, terzo comma, della Costituzione). Di conseguenza, il coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali potrà avvenire nell'ambito della conferenza dei servizi e della valutazione di impatto ambientale la cui disciplina è recata dall'articolo 3, nonché attraverso la procedura dell'intesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *e)*, per la scelta dei componenti del Comitato scientifico,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con la seguente osservazione:

- all'articolo 1, comma 1, lettera *d)*, capoverso "Articolo 3-*bis*", comma 4, riguardante l'avvalimento della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, si valuti l'opportunità di sostituire il riferimento all'articolo 214, comma 3, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, con il riferimento all'articolo 223, comma 3, del nuovo codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 714

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che:

- il decreto-legge, comprensivo delle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento, reca una pluralità di disposizioni volte a perseguire tre distinte finalità: sostenere le imprese e le famiglie per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale (Capo I); fronteggiare la carenza di personale medico presso i servizi di emergenza ospedalieri (Capo II); consentire agli uffici competenti di gestire le pratiche fiscali derivanti dalle norme introdotte con la legge di bilancio 2023 (Capo III);
- con riguardo al riparto delle competenze legislative costituzionalmente definite, le disposizioni del Capo I, che introducono una serie di agevolazioni fiscali relative al prezzo del gas e dell'energia elettrica, sono riconducibili alla materia "sistema tributario e contabile dello Stato" di competenza legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *e)*, della Costituzione, mentre quelle relative ad alcune forme di contribuzione diretta a contenere l'impatto sulle famiglie e sulle imprese dell'aumento dei costi dell'energia sono riconducibili alla materia di competenza legislativa esclusiva statale della "tutela della concorrenza" di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera *e)*, della Costituzione;
- le disposizioni del Capo II sono prevalentemente riconducibili alla materia "tutela della salute", di competenza legislativa concorrente, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione;
- il Capo III contiene disposizioni attinenti alla materia del contenzioso tributario riconducibile in parte alla materia "sistema tributario e contabile dello Stato" e in parte alla materia "giurisdizione e norme processuali", di competenza legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *l)*, della Costituzione,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

- con riguardo all'articolo 2, comma 5-*bis*, si valuti l'opportunità di demandare ad un decreto

ministeriale, da adottarsi d'intesa con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, il riparto delle risorse in favore dei comuni in predissesto con popolazione da 25 mila a 35 mila abitanti;
- in merito all'articolo 8 sul contributo statale per il superamento del tetto di spesa dei dispositivi medici, si valuti l'opportunità di precisare la portata del comma 3, in tema di rinuncia al contenzioso, con riguardo all'inclusione o meno dei ricorsi straordinari nell'ambito applicativo della norma;
- con riferimento all'articolo 10, comma 3, si valuti l'opportunità di chiarire la natura regolamentare o meno del decreto del Ministro della salute ivi richiamato, al quale è demandata l'elaborazione delle linee guida recanti le specifiche tecniche, i prezzi di riferimento e gli *standard* di qualità dei servizi medici ed infermieristici oggetto degli affidamenti;
- relativamente all'articolo 16, comma 1-*bis*, che prevede la possibilità di istituire presìdi fissi della Polizia di Stato presso le strutture ospedaliere pubbliche e private dotate di un servizio di emergenza-urgenza, a tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, nonché per garantire l'incolumità degli esercenti le professioni sanitarie ivi operanti, si valuti l'opportunità di integrare il riferimento normativo anche con riguardo agli esercenti le professioni socio-sanitarie.

1.4.2.2. 2^ Commissione permanente (Giustizia)

1.4.2.2.1. 2ªCommissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 51 (pom.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

2ª Commissione permanente
(GIUSTIZIA)
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
51ª Seduta
Presidenza del Vice Presidente
SISLER

La seduta inizia alle ore 15,25.
IN SEDE CONSULTIVA
(614) ***Istituzione del Museo della Shoah in Roma***
(Parere alla 7a Commissione. Esame. Parere non ostativo)
La senatrice CUCCHI (*Misto-AVS*), relatrice, illustra il provvedimento in titolo,assegnato alla 7a Commissione permanente, su cui la Commissione è chiamata a esprimere il parere, recante l'istituzione del Museo della Shoah, che prevede la partecipazione del Ministero della cultura alla « Fondazione Museo della Shoah» (già costituita nel luglio 2008 e avente sede in Roma, via del Portico d'Ottavia, n. 29), ai sensi degli articoli 112 e 113 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, al fine di concorrere a mantenere viva e presente la memoria della tragedia della Shoah e realizzare il « Museo della Shoah » con sede in Roma.
Secondo quanto affermato nella relazione illustrativa del disegno di legge, il Museo sarà il luogo che permetterà di far conoscere cosa è stato l'Olocausto e le atrocità che lo hanno caratterizzato. Il Museo si affiancherà ai Musei dedicati alla Shoah già istituiti in altre grandi città del mondo.
Per quanto di competenza, non essendovi osservazioni da formulare propone l'espressione di un parere non ostativo.
Nessuno chiedendo di intervenire, verificata la presenza del numero legale, posta ai voti la proposta di parere risulta approvata.
(685) ***Conversione in legge del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, recante misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro***
(Parere alla 10a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)
Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 18 maggio.
Non essendovi ulteriori interventi il RELATORE propone l'espressione di un parere non ostativo.
Previa verifica del numero legale, posta ai voti la proposta di parere risulta approvata.
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere non ostativo)
La senatrice STEFANI (*LSP-PSd'Az*), relatrice, illustra il disegno di legge in esame, concernente la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, già approvato dalla Camera dei deputati, e assegnato in sede referente alla 8a Commissione permanente, alla quale la Commissione è chiamata a esprimere un parere sulle parti di competenza.
Originariamente il decreto-legge si componeva di 5 articoli; nel corso dell'esame presso la Camera è stato approvato l'articolo 3-*bis*, recante disposizioni per le procedure espropriative.

Con riferimento agli aspetti di interesse della Commissione Giustizia, vengono in rilievo gli articoli 1 e 2 sotto il profilo della disciplina dell'assetto societario e concessorio della «Stretto di Messina S.p.A.» che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 aprile 2013 aveva posto in stato di liquidazione poi revocato - al fine di riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento tra la Sicilia e il continente - dalla legge di bilancio 2023 (articolo 1, commi da 487 a 493, della legge n. 197 del 2022).
In particolare, l'articolo 1 in esame distribuisce le quote societarie tra i diversi soggetti pubblici interessati ed esclude che possa svolgere attività all'estero (lettera a); ne ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo (lettera b); affida a RFI S.p.A. la gestione degli impianti ferroviari (lettera c); qualifica esplicitamente tale società come «in house», precisando i compiti di indirizzo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche con la previsione della possibilità di nomina con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del medesimo Ministro, di un commissario straordinario (lettera d).
Viene inoltre previsto che con decreto del Ministero delle infrastrutture sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza. La relazione illustrativa motiva tale disposizione con il «fine di garantire il pieno rispetto dei principi di legalità e trasparenza nell'esercizio delle attività connesse alla realizzazione del Ponte».
L'articolo 2 ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina S.p.A., che ovviamente riprende ad intercorrere in conseguenza della revoca dello stato di liquidazione della concessionaria. A seguito dell'approvazione di una proposta emendativa da parte della Camera, inoltre, sono state inserite delle disposizioni (commi aggiuntivi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*) volte a garantire la piena coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica.
L'articolo 3 reca misure volte a riavviare le attività di programmazione e progettazione dell'opera.
L'articolo 3-*bis*, introdotto durante l'esame da parte della Camera dei deputati, reca specifiche disposizioni per 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.
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. Di interesse della Commissione è in particolare il comma 3. Al fine di consentire, in tempi rapidi, la riattivazione della società e la ridefinizione dei rapporti contrattuali dalla medesima stipulati si prevede che la società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, attraverso la stipulazione di atti aggiuntivi, possano manifestare la volontà che ciascun contratto tra quelli caducati (per effetto del venir meno della concessione nel 2012) acquisisca nuovamente efficacia a seguito dalla delibera di approvazione del progetto definitivo, subordinatamente alla definizione delle seguenti rinunce: la rinuncia da parte loro delle azioni e domande, a qualunque titolo dedotte nei giudizi pendenti o comunque deducibili, nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a valere come definitiva abdicazione di ogni diritto e pretesa maturata; la rinuncia, da parte dei medesimi soggetti, a tutte le ulteriori pretese azionabili in futuro a qualsiasi titolo, in relazione ai rapporti contrattuali per il periodo antecedente alla stipula dei predetti atti aggiuntivi e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla loro sottoscrizione.
Il comma 8-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, prevede l'applicazione delle modalità e delle procedure previste dall'articolo 39, comma 9, del nuovo Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36), in vigore dal 1° aprile 2023 con efficacia prevista dal 1° luglio 2023.
L'articolo 39 del Codice dei contratti pubblici, che disciplina le procedure di pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche, la cui realizzazione riveste carattere di

urgenza e di preminente interesse nazionale, ai fini della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, prevede, al comma 9, l'attribuzione ad un Comitato di coordinamento, istituito presso il Ministero dell'interno, del monitoraggio delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa.
Per quanto di competenza, non essendovi osservazioni da formulare, propone l'espressione di un parere non ostativo.
Nessuno chiedendo di intervenire, verificata la presenza del numero legale, posta ai voti la proposta di parere risulta approvata.

(282) ***CROATTI e altri. - Istituzione della Giornata nazionale per il diritto al divertimento in sicurezza***

(Parere alla 1a Commissione. Esame. Parere non ostativo)
La senatrice LOPREIATO (*M5S*), relatrice, illustra il disegno di legge n. 282 recante l'istituzione della Giornata nazionale per il diritto al divertimento in sicurezza, assegnato alla 1a Commissione permanente, e sul quale la Commissione è chiamata a esprimere il parere. Il disegno di legge prende le mosse dalla tragedia accaduta a Corinaldo, la notte dell'8 dicembre 2018, in una discoteca marchigiana in cui, durante un concerto, alcuni ragazzi spruzzarono nella sala dello *spray* al peperoncino che, determinando la fuga dei presenti determinò altresì la morte di alcuni giovani presenti nella discoteca.
Il disegno di legge prevede che nella Giornata nazionale per il diritto al divertimento in sicurezza siano intraprese iniziative di carattere culturale per la celebrazione della Giornata stessa e, a carico della concessionaria radiotelevisiva pubblica Rai, lo svolgimento di attività di informazione radiofonica, televisiva e multimediale per ricordare la Giornata nazionale del divertimento in sicurezza.
Per quanto di competenza, non essendovi osservazioni da formulare, propone quindi l'espressione di un parere non ostativo.
Nessuno chiedendo di intervenire, verificata la presenza del numero legale, posta ai voti la proposta di parere risulta approvata.

(714) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali*** , approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alle Commissioni 6a e 10a riunite. Esame. Parere non ostativo)
Il senatore SISLER (*FdI*), relatore, illustra il disegno di legge in titolo, concernente la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali, già approvato dalla Camera dei deputati, assegnato in sede referente alle Commissioni 6a e 10a riunite, alle quali la Commissione deve rendere il parere per le parti di competenza.
Per le parti di competenza, segnala anzitutto l'articolo 8 concernente il contributo statale per il ripiano del tetto di spesa dei dispositivi medici che, nel testo approvato dalla Camera dei deputati interviene altresì sul contenzioso tra aziende fornitrici di dispositivi medici e regioni prevedendo la cessazione della materia del contendere a fronte della percentuale di pagamento prevista dal comma 3.
L'articolo 16, in materia di contrasto agli episodi di violenza nei confronti del personale sanitario, che modifica l'articolo 583-*quater* del codice penale, introduce una specifica sanzione (reclusione da 2 a 5 anni) per le lesioni non aggravate procurate agli esercenti le professioni sanitarie e socio-sanitarie nell'esercizio delle loro funzioni.
In proposito, rammenta che la legge n. 113 del 2020 ha introdotto norme specifiche volte a tutelare la sicurezza degli esercenti le professioni sanitarie e socio-sanitarie nell'esercizio delle loro funzioni, in particolare, intervenendo con l'articolo 4 sul citato articolo 543-*quater* del codice penale, per estendere l'ambito di applicazione delle pene previste al primo comma (reclusione da 4 a 10 anni per lesioni gravi e reclusione da 8 a 16 anni per lesioni gravissime) al caso di lesioni personali gravi o gravissime cagionate «a personale esercente una professione sanitaria o sociosanitaria nell'esercizio o a causa delle funzioni o del servizio, nonché a chiunque svolga attività ausiliarie di cura, assistenza sanitaria o soccorso, funzionali allo svolgimento di dette professioni, nell'esercizio o a causa di tali attività».

Con riguardo alle lesioni non aggravate cagionate al personale sanitario, l'autore, in base al quadro normativo vigente prima dell'entrata in vigore del decreto-legge in conversione, era chiamato a rispondere a titolo di lesioni personali (articolo 582 codice penale). Ricorda altresì che la legge 113 del 2020 ha introdotto anche una aggravante comune (articolo 61, numero 11-*octies* del codice penale) per la quale la pena è aggravata quando il delitto è commesso in danno degli esercenti le professioni sanitarie e socio-sanitarie nonché di chiunque svolga attività ausiliarie di cura, assistenza sanitaria o soccorso, funzionali allo svolgimento di dette professioni, a causa o nell'esercizio di tali professioni o attività. La legge stessa ha inoltre previsto la procedibilità d'ufficio per i reati (ivi incluso il reato di lesioni personali) aggravati ai sensi della suddetta circostanza.
Per quanto attiene quindi al contenuto dell'articolo 16, la lettera *b)* del comma 1, nel riscrivere il comma 2 dell'articolo 584-*quater* del codice penale, conferma le pene previste per le lesioni gravi e gravissime, e prevede un inasprimento sanzionatorio con riguardo alle lesioni semplici cagionate al personale esercente una professione sanitaria o socio-sanitaria nell'esercizio o a causa delle funzioni o del servizio, nonché a chiunque svolga attività ausiliarie di cura, assistenza sanitaria o soccorso, funzionali allo svolgimento di dette professioni, nell'esercizio o a causa di tali attività, per le quali si prevede la pena della reclusione da due a cinque anni.
L'articolo modifica - conseguentemente alle modifiche apportate al citato comma 2 - la rubrica dell'articolo 583-*quater* del codice penale, espungendo il riferimento alle lesioni gravi o gravissime (comma 1, lettera *a)*). Una modifica introdotta dalla Camera dei deputati ha disposto inoltre, al comma 1-*bis*, la possibilità di costituire posti di polizia fissi nelle strutture pubbliche e private accreditate dotate di reparti di emergenza-urgenza a fini di prevenzione generale e sicurezza degli esercenti le professioni sanitarie.
L'articolo 17 reca disposizioni in materia di adesione agevolata e definizione agevolata degli atti del procedimento di accertamento. I commi 1 e 3 consentono di definire con modalità agevolate - quelle già previste dalla legge di bilancio 2023 per gli atti riferiti al periodo precedente - anche gli avvisi di accertamento, gli avvisi di rettifica e di liquidazione nonché gli atti di recupero non impugnati e ancora impugnabili al 1° gennaio 2023, ma divenuti definitivi per mancata impugnazione nel periodo compreso tra il 2 gennaio ed il 15 febbraio 2023. Il comma 2, in particolare, consente la conciliazione agevolata anche per le controversie pendenti al 15 febbraio 2023 (con estensione di quanto disposto dalla legge di bilancio 2023, con riferimento alle liti pendenti al 1° gennaio 2023). La conciliazione riguarda le liti pendenti innanzi alle corti di giustizia tributaria di primo e di secondo grado aventi ad oggetto atti impositivi e in cui è parte l'Agenzia delle entrate.
L'articolo 17-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, prevede altresì disposizioni in materia di definizione agevolata delle entrate regionali e degli enti locali con effetti sui termini di prescrizione e di decadenza per il recupero delle somme oggetto dell'istanza di definizione agevolata.
L'articolo 18 modifica la disciplina per la regolarizzazione di omessi o carenti versamenti di importi rateali, disciplinata dalla legge di bilancio 2023. In particolare, le norme in esame precisano l'ambito applicativo della relativa disciplina, chiarendo che la regolarizzazione riguarda le somme per cui non sia stata notificata una cartella di pagamento o un atto di intimazione al 1° gennaio 2023.
L'articolo 19 modifica i termini previsti dalla legge di bilancio 2023 per avvalersi della regolarizzazione di violazioni formali del pagamento di alcuni tributi e del cosiddetto ravvedimento speciale.
L'articolo 20, di particolare interesse per la Commissione giustizia, modifica i termini di alcuni istituti di deflazione del contenzioso e di definizione agevolata della pretesa tributaria disciplinati dalla legge di bilancio 2023.
L'articolo 21, con norme di interpretazione autentica precisa l'ambito di applicazione della disciplina del cosiddetto ravvedimento speciale, ovvero indica alcune violazioni escluse dalla normativa e altre, invece, ricomprese nella regolarizzazione.
L'articolo 22 modifica alcune disposizioni concernenti il contenzioso in materia tributaria. In particolare, l'articolo estende all'Agenzia delle entrate-Riscossione l'applicazione delle disposizioni concernenti la prenotazione a debito di alcune spese processuali previste dal Testo unico delle

disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia.
L'articolo 23 introduce, nell'ambito delle procedure agevolate di regolarizzazione fiscale previste dalla legge di bilancio 2023, una causa di non punibilità per taluni reati tributari (omesso versamento di ritenute, omesso versamento di IVA e indebita compensazione di crediti non spettanti) qualora le violazioni sottese a tali reati siano state definite e vi sia stato l'integrale pagamento delle somme dovute prima della pronuncia della sentenza di appello. La circostanza esimente opera esclusivamente se le violazioni sono state comunque definite ed il contribuente ha provveduto ad effettuare l'integrale pagamento degli importi dovuti, secondo le modalità e nei termini stabiliti dalla procedura agevolata di cui ha usufruito, prima che venga pronunciata la sentenza di appello. I commi 2 e 3 disciplinano la procedura da seguire per far valere la causa di non punibilità di nuova introduzione. Ai sensi del comma 2, il contribuente è tenuto all'adempimento di una serie di obblighi informativi: nei confronti dell'Autorità giudiziaria procedente, cui deve comunicare l'avvenuto versamento delle somme dovute o, in caso di pagamento rateale, del versamento della prima rata; nei confronti dell'Agenzia delle entrate, che deve informare dell'avvenuta comunicazione all'Autorità giudiziaria, fornendo anche i riferimenti del procedimento penale pendente.
In particolare, il comma 4 dispone che, durante il periodo di sospensione del processo, è comunque possibile continuare l'attività di acquisizione delle prove, facendo ricorso all'incidente probatorio previsto dall'articolo 392 del codice di procedura penale.
Per quanto di competenza, propone infine l'espressione di un parere non ostativo.
Nessuno chiedendo di intervenire, verificata la presenza del numero legale, posta ai voti la proposta di parere risulta approvata.
IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO
Schema di decreto legislativo recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2021/784 relativo al contrasto della diffusione di contenuti terroristici online (n. 45)
(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 1, della legge 4 agosto 2022, n.127. Esame e rinvio)
Il senatore RASTRELLI (*FdI*), relatore, illustra il provvedimento in titolo adottato in attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 15 della legge di delegazione europea 2021, con cui il Governo è stato delegato all'emanazione di uno o più decreti legislativi per l'adeguamento della normativa nazionale al Regolamento (UE) 2021/784, relativo al contrasto della diffusione di contenuti terroristici *online*. Su di esso la Commissioni giustizia è chiamata ad esprimere parere entro il 25 giugno 2023. Il Governo deve esercitare la delega entro il 31 agosto 2023. Lo schema consta di nove articoli. L'articolo 1 individua il contenuto del decreto, ovvero l'adozione di disposizioni di adeguamento della normativa nazionale al regolamento (UE) 2021/784.
L'articolo 2 reca alcune definizioni, che riguardano le strutture del Ministero dell'interno indicate nel provvedimento: si tratta in particolare del Comitato di analisi strategica antiterrorismo (C.A.S.A.), del Dipartimento della pubblica sicurezza e infine dell'Organo del Ministero dell'interno per la sicurezza e la regolarità dei servizi di telecomunicazione.
L'articolo 3 individua l'Autorità competente a emettere gli ordini di rimozione di contenuti terroristici *online* nell'ufficio del pubblico ministero presso il tribunale del capoluogo di distretto di corte d'appello (procura distrettuale) competente per i delitti con finalità di terrorismo riconducibili ai contenuti *online* o che per primo ha acquisito la notizia relativa alla presenza dei contenuti terroristici *online*. Iprocuratori distrettuali, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo, devono individuare il punto di contatto tra il personale addetto alle sezioni di polizia giudiziaria e assicurare un'adeguata pubblicità alle informazioni relative. Si prevede altresì che il punto di contatto, nell'assolvimento dei suoi compiti, possa avvalersi del supporto tecnico dell'Organo del Ministero dell'interno per la sicurezza e la regolarità dei servizi di telecomunicazione. Il pubblico ministero è tenuto ad informare immediatamente il procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo non solo della ricezione della notizia relativa alla presenza di contenuti terroristici *online* ma anche della adozione dei decreti con i quali è emesso l'ordine di rimozione o ne viene ritardata l'emissione.

L'ordine di rimozione - occorre sottolineare - deve essere emesso con decreto motivato e deve essere portato a conoscenza dei destinatari preferibilmente per il tramite di agenti o ufficiali di polizia giudiziaria appartenenti all'Organo del Ministero dell'interno per la sicurezza e la regolarità dei servizi di telecomunicazioni. La disposizione disciplina inoltre l'opposizione all'ordine di rimozione, prevedendo che: i soggetti legittimati a proporre opposizione siano i prestatori di servizi di *hosting* che hanno ricevuto l'ordine di rimozione o i fornitori dei contenuti rimossi o resi inaccessibili; il termine per la presentazione dell'opposizione sia di dieci giorni dalla conoscenza del provvedimento; l'opposizione sia presentata innanzi al giudice per indagini preliminari, che provvede con ordinanza in camera di consiglio; avverso l'ordinanza sia ammesso ricorso per cassazione unicamente per violazione di legge.
L'articolo 4 disciplina l'esame degli ordini di rimozione transfrontalieri individuando nel giudice per le indagini preliminari l'autorità competente in materia. La competenza sugli ordini di rimozione è attribuita a livello distrettuale, quindi al gip appartenente al tribunale del capoluogo del distretto: in cui è situato lo stabilimento principale del prestatore di servizi di *hosting* o in cui risiede o è stabilito il rappresentante legale del prestatore di servizi di *hosting*. Dal punto di vista sostanziale, la competenza del giudice per le indagini preliminari riguarda: l'esame degli ordini di rimozione emessi dall'autorità competente di un altro Stato membro nel quale il prestatore di servizi di *hosting* non abbia lo stabilimento principale o il rappresentante legale; l'assunzione di decisioni motivate che stabiliscano se l'ordine di rimozione violi in modo grave o manifesto il regolamento o i diritti e delle libertà fondamentali garantiti dalla Carta. Il gip trasmette immediatamente copia dell'ordine di rimozione transfrontaliero al procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo. Le decisioni sono adottate con decreto motivato, sentito il pubblico ministero. Qualora il decreto sia stato adottato a seguito di richiesta presentata dal prestatore di servizi di *hosting* o dal fornitore di contenuti, i medesimi soggetti hanno facoltà, entro 10 giorni dal deposito, di proporre ricorso per cassazione esclusivamente per violazione di legge.
L'articolo 5 individua l'organo del Ministero dell'interno per la sicurezza e la regolarità dei servizi di telecomunicazione come l'autorità nazionale competente: adottare le decisioni con cui si accerta che il prestatore di servizi di hosting è «esposto a contenuti terroristici»; a sorvegliare l'attuazione delle misure specifiche che, a seguito dell'accertamento svolto, il prestatore di servizi di hosting è tenuto ad adottare; e infine ad emettere le ulteriori decisioni previste dal regolamento nei casi di insufficienza delle misure poste in essere dal prestatore di servizi ovvero nei casi di riesame, modifica e revoca delle decisioni già adottate. Le decisioni assunte dall'organo del Ministero dell'interno possono essere impugnate dal prestatore di servizi di *hosting* dinanzi al competente tribunale amministrativo regionale entro sessanta giorni dalla notifica.
Per garantire l'efficacia delle disposizioni del Regolamento, l'articolo 18 dello stesso Regolamento ha imposto agli Stati di prevedere sanzioni a carico degli *hosting providers* per la violazione delle principali decisioni delle autorità nazionali. Con riguardo alla tipologia delle sanzioni da imporre, il *considerando n. 45* del Regolamento ha rimesso agli Stati membri la scelta in ordine alla tipologia di sanzioni da applicare. Il legislatore delegato ha ritenuto di prevedere sia sanzioni amministrative che penali. In particolare l'articolo 6 disciplina le sanzioni amministrative, regolandone anche il procedimento di applicazione e prevedendo gruppi di illeciti, di gravità crescente e configurabili solo quando il fatto non integri reato. Le condotte sanzionate riprendono testualmente quelle previste dal Regolamento. Gli illeciti meno gravi sono puniti con sanzioni pecuniarie che variano dai 25.000 ai 100.000 euro. Specifiche e più elevate sanzioni pecuniarie - che possono arrivare a 300.000 euro - sono previste per le violazioni commesse dai prestatori di servizi di *hosting* esposti a contenuti terroristici. La disposizione poi individua le autorità competenti ad irrogare le sanzioni negli ispettorati territoriali della competente direzione generale del Ministero delle imprese e del *made in Italy*. Nella determinazione della sanzione si deve aver riguardo di una serie di circostanze. I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie in esame devono essere versati in un apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnate, in egual misura, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, al Ministero dell'interno e al Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

L'articolo 7 reca invece le sanzioni penali, prevedendo anche in questo caso gruppi di illeciti, di gravità crescente e configurabili solo quando il fatto non integri più grave reato. E' punito con l'arresto fino a sei mesi oppure con l'ammenda da 100.000 a 400.000 euro il prestatore di servizi di *hosting* che, salvo che il fatto costituisca più grave reato: omette di designare o istituire un punto di contatto per la ricezione e l'immediata esecuzione degli ordini di rimozione in via telematica, oppure omette di fornire al pubblico le informazioni inerenti ai medesimi punti di contatto istituiti o designati; omette, quando non abbia lo stabilimento principale nell'Unione europea, di designare per iscritto una persona fisica o giuridica quale rappresentante legale all'interno dell'Unione al fine di ricevere e dare seguito agli ordini di rimozione impartiti o alle altre decisioni assunte dalle autorità competenti; le medesime sanzioni si applicano quando il rappresentante legale designato non risieda o non sia stabilito in uno degli Stati membri in cui il prestatore di servizi di *hosting* offre i propri servizi oppure quando il rappresentante legale non abbia ricevuto i poteri o le risorse necessari per ottemperare agli ordini di rimozione e a collaborare con le autorità. In questi casi si prevede che l'autorità giudiziaria possa disporre l'interdizione dell'accesso al dominio *internet* al prestatore di servizi di *hosting* che non provveda agli adempimenti omessi nei 15 giorni successivi all'accertamento e alla contestazione delle violazioni.
Con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da 100.000 a 400.000 euro sono puniti invece il prestatore di servizi di *hosting* e il rappresentante legale che, salvo che il fatto costituisca più grave reato: omettono di ottemperare all'ordine di rimozione del contenuto terroristico entro un'ora dal ricevimento o di disabilitare l'accesso a tali contenuti entro il medesimo termine; forniscono informazioni riguardanti la rimozione o la disabilitazione in parola; non informano immediatamente l'autorità giudiziaria o altra autorità competente circa la presenza *online* di contenuti terroristici. La disposizione disciplina inoltre la sanzione applicabile al prestatore di servizi di *hosting* e al rappresentante legale quando l'omessa rimozione o disabilitazione entro un'ora abbia carattere sistematico e persistente.
In tali casi la sanzione consiste nell'arresto fino a un anno e nell'ammenda pari ad una somma da 250.000 a 1.000.000 euro oppure pari al 4% del fatturato realizzato a livello mondiale dal prestatore di servizi di *hosting*, nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione, se superiore. Le disposizioni del presente articolo non si applicano al rappresentante legale che abbia comunicato, entro 15 giorni dalla sua designazione, di non disporre dei poteri e delle risorse necessari al corretto svolgimento delle proprie funzioni.
Conseguentemente all'intervento legislativo in esame, l'articolo 8 dispone l'abrogazione dell'articolo 2, comma 4, del decreto-legge 18 febbraio 2015, n. 7, recante disciplina del decreto di rimozione dei contenuti pubblicati sui siti internet adottato dal pubblico ministero nell'ambito dell'attività investigativa finalizzata alla repressione dei reati commessi con le finalità di terrorismo.
L'articolo 9 reca infine la clausola di invarianza finanziaria.
Il seguito dell'esame è quindi rinviato.
La seduta termina alle ore 16.

1.4.2.3. 4^ Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

1.4.2.3.1. 4ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 53 (pom.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

4ª Commissione permanente
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
53ª Seduta
Presidenza del Presidente
TERZI DI SANT'AGATA

La seduta inizia alle ore 15.
IN SEDE CONSULTIVA
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8a Commissione su testo ed emendamenti. Esame. Parere non ostativo)
Il senatore SCURRIA (*FdI*), relatore, introduce l'esame del disegno di legge in titolo, già approvato dalla Camera dei deputati, di 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, che si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle opere di connessione del traffico ferroviario e stradale.
Ricorda quindi come il percorso della normativa in materia si avvia l'11 giugno 1981 con l'istituzione della società Stretto di Messina con la prima fase progettuale e prosegue, nel 2002, con la c.d. legge obiettivo e il progetto preliminare. Nel 2011, l'approvazione del progetto definitivo era sostanzialmente conclusa, ma interviene la riconsiderazione della strategicità dell'opera, che porterà alla messa in liquidazione della Stretto di Messina S.p.A. e al successivo contezioso. Da ultimo, con la legge di bilancio del 2023 si sono introdotte diverse disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, a confermare la priorità dell'opera, e a chiudere i contenziosi ancora aperti.
L'intervento legislativo in esame è dunque volto a riavviare l'*iter* realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società Stretto di Messina, la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente, in conformità a quanto previsto dall'articolo 1, commi da 487 a 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023).
Al fine di realizzare gli obiettivi sopra esposti, l'articolo 1, modificato dalla Camera dei deputati, al comma 1, modifica l'assetto societario della Stretto di Messina S.p.a. e ne disciplina le attività all'estero (lettere a) e a-*bis*)) e ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima società (lett. b)). Sono inoltre affidati a RFI S.p.A. la gestione degli impianti ferroviari del Ponte e le relative spese (lett. c)). 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 DPCM, su proposta del Ministro delle infrastrutture qualora ne ravvisi la necessità, di un commissario

straordinario che opera secondo specifiche disposizioni dell'articolo 12 del decreto-legge n. 77 del 2021 (lett. d)). Viene infine disciplinata la costituzione di un Comitato scientifico con compiti di consulenza tecnica (lett. e)) e disposta una abrogazione per finalità di coordinamento (lett. f)).
In considerazione delle modifiche apportate alla struttura di governo della società, l'articolo 2, modificato dalla Camera dei deputati, 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 della Camera, 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.
L'articolo 3, modificato dalla Camera dei deputati, dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo (comma 1) e prevede la presentazione di una relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi il Consiglio di amministrazione della concessionaria (commi 2 e 3). 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 (commi 4 e 5). Si specificano, inoltre, le modalità procedurali per la valutazione d'impatto ambientale sul progetto definitivo (comma 6) e si indicano, altresì, gli atti e i documenti sottoposti all'approvazione del CIPESS (comma 7) e gli esiti derivanti dalla determinazione conclusiva del CIPESS, in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione (commi 8 e 9), di cantierizzazione dell'opera e di approvazione del progetto esecutivo e, come specificato nel corso dell'esame presso la Camera, delle relative varianti (commi 10 e 11).
L'articolo 3-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, definisce le modalità operative di attivazione delle procedure espropriative relative all'opera.
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 della medesima. Tra le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati all'articolo, si segnalano le disposizioni concernenti il piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania, considerata intervento funzionale alla completa operatività dell'opera. Si stabilisce altresì che entro 60 giorni dall'approvazione del progetto definitivo dell'opera, la Regione siciliana e la Regione Calabria adottino, sentiti gli enti locali interessati, un piano integrato condiviso, finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.
Infine, l'articolo 5 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento e dà anche conto degli emendamenti ad esso riferiti.
Il Relatore presenta quindi un conferente schema di parere non ostativo sul testo del disegno di legge e sui relativi emendamenti.
Il senatore LOREFICE (*M5S*) rileva la mancanza di riferimenti alle direttive in materia di ambiente e impatto ambientale e chiede di inserire nel parere un riferimento alla necessità di rispettare la normativa europea in materia ambientale.
La senatrice ROJC (*PD-IDP*) si associa alla predetta richiesta di integrazione e stigmatizza la ristrettezza dei tempi di esame del provvedimento.
Il senatore LOMBARDO (*Az-IV-RE*) rileva l'assenza di riferimenti, nello schema di parere, alla valenza strategica europea dell'opera in questione, nell'ambito della politica dell'Unione sulle reti transeuropee di comunicazione infrastrutturale e chiede di integrare il parere in tal senso.
Il relatore SCURRIA (*FdI*), con riferimento ai tempi di esame, precisa che il provvedimento è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento solo mercoledì scorso e che quindi non è stato possibile anticiparne l'esame, né è possibile protrarlo considerato che i 60 giorni per la conversione in legge scadono il 30 maggio.
Riguardo al tema ambientale, ricorda che la valutazione di impatto ambientale sul progetto definitivo è prevista dall'articolo 3, comma 6, che dispone l'applicazione delle stesse modalità previste per i progetti compresi nel PNRR, nel PNC e nel PNIEC, ai sensi dell'articolo 8, comma 2-*bis*, del Codice

dell'ambiente. Il Relatore si dichiara comunque disponibile a inserire un richiamo anche nel parere. Similmente, ritiene di poter integrare il parere con un richiamo anche alla valenza strategica europea del ponte sullo Stretto.
Il PRESIDENTE, pertanto, previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, come integrato secondo le indicazioni del Relatore e pubblicato in allegato al resoconto di seduta.
La Commissione approva.
(660) ***Conversione in legge del decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, recante disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche***
(Parere alle Commissioni 8ª e 9ª riunite su emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere in parte favorevole con osservazioni, in parte non ostativo con osservazioni e in parte non ostativo)
Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 17 maggio.
Il senatore MATERA (*FdI*), relatore, dà conto degli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, che reca la conversione del decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, sulle misure di contrasto alla persistente situazione di scarsità idrica, derivante dalle condizioni meteorologiche, che determina gravi ripercussioni connessi con gli usi potabili, irrigui, industriali ed idroelettrici.
Ricorda che, in materia di scarsità idrica, il PNRR prevede l'investimento M2C4 I-4.1, "Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico", che comprende 124 progetti per un ammontare pari a circa 2 miliardi di euro, finalizzati al potenziamento, al completamento e alla manutenzione delle infrastrutture idriche primarie in tutta Italia, necessarie per migliorare la qualità dell'acqua e garantire il costante approvvigionamento nei centri urbani e nelle grandi zone irrigue.
Inoltre, con riferimento all'attività di desalinizzazione, su cui interviene l'articolo 10 del disegno di legge e i relativi emendamenti (oltre agli emendamenti 3.31 e 5.0.2), ricorda che la direttiva 2000/60/CE sulle acque, prevede come eventuale misura supplementare anche gli impianti di desalinizzazione, che gli Stati membri possono decidere di adottare all'interno di ciascun distretto idrografico, e che il regolamento (UE) 2020/741 sul riutilizzo dell'acqua, conferma che le tecniche di desalinizzazione comportano, rispetto a misure di riutilizzo e di riduzione dei consumi, un impatto maggiore in termini economici, energetici e ambientali. Ritiene, per questo motivo, che il PNRR prevede questo tipo di impianto solo nell'ambito dei progetti per le piccole isole.
Propone, quindi di esprimere un parere favorevole sugli emendamenti 1.33, 1.34 e 1.53, poiché volti a favorire il rispetto degli impegni e delle tempistiche del PNRR, e sull'emendamento 9.5, volto ad assicurare la gestione dei rischi correlati all'utilizzo dei fanghi derivanti dal trattamento delle acque reflue nel rispetto dei principi di tutela ambientale, della biodiversità e degli ecosistemi.
Sull'emendamento 4.16, relativo agli interventi di cui alla Missione 2, Componente 4, Investimento 3.3, del PNRR, relativi al Programma d'azione per la rinaturazione dell'area del Po, propone di esprimere un parere non ostativo, invitando tuttavia a valutare l'opportunità di prevedere forme di indennizzo per gli eventuali casi di revoca di concessioni demaniali.
Similmente, propone di esprimere un parere non ostativo sull'emendamento 5.0.3, nel presupposto che la possibile contribuzione al Fondo di garanzia delle opere idriche, a valere sulle risorse previste dal PNRR e dai Fondi strutturali europei, avvenga solo nell'ambito degli interventi già previsti dal PNRR e dall'Accordo di partenariato e relativi Programmi operativi, e sull'emendamento 6.0.3, nel presupposto che i previsti interventi, per i quali è prevista la copertura mediante il Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU*-Italia, rientrino tra i progetti della Componente M2C4 del PNRR.
Sui restanti emendamenti ritiene di poter esprimere un parere non ostativo.
Il senatore LOREFICE (*M5S*) esprime apprezzamento per aver tenuto conto, in questo parere, delle sue considerazioni svolte in sede di esame sul testo del provvedimento.
Preannuncia comunque il proprio voto di astensione, poiché a suo avviso permangono le criticità nel provvedimento, che prevede l'abrogazione di alcune disposizioni della legge cosiddetta salvamare, con riferimento agli impianti di desalinizzazione, consentendo così lo sversamento sottocosta delle salamoie derivanti da tali impianti, con gravi rischi per l'ambiente marino costiero.

Il PRESIDENTE, previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.
La Commissione approva.
(714) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alle Commissioni 6a e 10a riunite. Esame e rinvio)
Il senatore TERZI DI SANT'AGATA (*FdI*), relatore, introduce l'esame del disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali, finalizzate a fronteggiare gli effetti della crisi energetica, promuovere una maggiore efficacia ed efficienza del Servizio sanitario nazionale e definire i criteri di base di una «tregua fiscale» agevolando la regolarizzazione delle violazioni formali e la definizione delle liti pendenti.
Il provvedimento si compone di 34 articoli, suddivisi in quattro capi. Il capo I contiene misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale.
In particolare, si prevede il rafforzamento del bonus sociale per elettricità e gas per il primo e secondo trimestre 2023, la riduzione dell'IVA e degli oneri generali nel settore del gas per il secondo trimestre dell'anno 2023, un contributo in quota fissa in caso di prezzi del gas elevati e un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, in favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale. Vengono introdotte disposizioni in materia di contributo di solidarietà temporaneo, tassazione dell'agroenergia (prodotta da fonti rinnovabili agroforestali e fotovoltaiche) e disposizioni in materia di agevolazioni fiscali per interventi di risparmio energetico.
Si segnala il comma 10-*bis* dell'articolo 4, inserito nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento, il quale prevede che, nel rispetto di specifiche condizioni, tra le quali la previa autorizzazione della Commissione europea, i nuovi finanziamenti concessi a PMI agricole e della pesca e destinati alla realizzazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile siano ammissibili alla garanzia diretta rilasciata dall'Istituto di servizi per il mercato agricolo alimentare (ISMEA).
L'articolo 7-*quater*, introdotto dalla Camera dei deputati, riconosce un credito d'imposta alle *start-up* operanti nei settori dell'ambiente, delle energie rinnovabili e della sanità per le spese sostenute in attività di ricerca volte a garantire la sostenibilità ambientale e la riduzione dei consumi energetici. Il contributo è riconosciuto nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui al regolamento (UE) n. 1407/2013, relativo agli aiuti «*de minimis*».
Il capo II reca le disposizioni in materia di salute. L'articolo 15, modificato durante l'esame presso la Camera dei deputati, al fine di fronteggiare la grave carenza di personale sanitario e socio-sanitario sul territorio nazionale, consente l'esercizio temporaneo della professione, fino al 31 dicembre 2025, anche senza l'iscrizione all'Albo professionale, in deroga alla normativa vigente sul riconoscimento delle qualifiche professionali sanitarie conseguite all'estero.
Il capo III è dedicato alle misure in materia di adempimenti fiscali. Si segnalano, al riguardo, le proroghe previste in materia di tregua fiscale, in particolare per ravvedimento speciale, sanatoria violazioni formali e definizione liti pendenti: viene rinviato al 31 ottobre 2023, in luogo del 31 marzo 2023, il termine di versamento della prima rata previsto per la regolarizzazione delle violazioni di natura formale; vengono modificati i termini per l'accesso al cosiddetto ravvedimento speciale.
Si modificano anche i termini previsti per la definizione agevolata delle controversie tributarie, la conciliazione agevolata e la rinuncia agevolata dei giudizi tributari pendenti innanzi alla Corte di cassazione.
Viene introdotta un'interpretazione autentica delle norme della legge di bilancio sulla regolarizzazione (ravvedimento speciale) delle dichiarazioni validamente presentate, relative al periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2021 e a quelli precedenti, nel senso che sono escluse dal ravvedimento speciale le violazioni rilevabili in sede di controllo automatico delle dichiarazioni dei redditi e di dichiarazioni

IVA, nonché quelle definibili mediante la regolarizzazione delle violazioni formali.
Il capo IV concerne le disposizioni finali e finanziarie, tra cui si segnala l'articolo 24 che, al comma 5, istituisce nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy* un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2023, finalizzato a sostenere le imprese a forte consumo di energia elettrica, localizzate nelle Regioni insulari e per le quali è istituito un tavolo di crisi nazionale presso il predetto Ministero. Con decreto interministeriale sono individuate le modalità di utilizzo delle risorse in modo che ne sia assicurata la compatibilità con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato.
Il seguito dell'esame è quindi rinviato.
ATTI DI INDIRIZZO
(7-00004) *SCALFAROTTO e altri* - Nuova sede a Milano del Tribunale unificato europeo dei brevetti
(7-00005) *MATERA e altri* - Istituzione a Milano della sezione distaccata della divisione centrale del Tribunale unificato dei brevetti
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)
Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 18 maggio.
Il senatore LOMBARDO (*Az-IV-RE*), relatore sulla proposta di risoluzione n. 7-00004, a prima firma del senatore Scalfarotto, conferma la propria disponibilità, come preannunciato durante la precedente seduta e in considerazione degli sviluppi sul negoziato relativo alla definizione della decisione sull'istituzione a Milano della sezione della Divisione centrale del TUB precedentemente situata a Londra, a lavorare con il senatore Matera, relatore sulla risoluzione n. 7-00005 a sua prima firma, per addivenire a una risoluzione condivisa.
Il senatore MATERA (*FdI*), relatore sulla proposta di risoluzione n. 7-00005, si dichiara disponibile a lavorare per una risoluzione condivisa.
Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.
La seduta termina alle ore 15,30.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 705 E SUI RELATIVI EMENDAMENTI

La 4a Commissione,
esaminato il disegno di legge in titolo, recante la conversione in legge del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, che disciplina la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, e gli emendamenti ad esso riferiti;
considerato che il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria rappresenta un'opera prioritaria e di preminente interesse nazionale, oltre che di interesse strategico europeo, nell'ambito del completamento del corridoio scandinavo-mediterraneo delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) di cui al regolamento (CE) n. 1315/2013;
considerato inoltre che la sua realizzazione è funzionale al processo di integrazione europeo sotto il profilo della libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti (disciplinata come materia di competenza concorrente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), e al titolo VI, articoli 90-100, del TFUE);
ricordato che la 4ª Commissione si è espressa, il 3 maggio 2023, in senso favorevole sullo schema di decreto legislativo n. 38, di attuazione della direttiva (UE) 1187/2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Il provvedimento mira a una semplificazione e armonizzazione delle procedure di autorizzazione connesse investimenti volti al completamento della rete TEN-T, per la tempestiva realizzazione dei progetti, in particolare, per quelli che riguardano le sezioni centrali della rete, nonché per quelli relativi ai corridoi della stessa rete centrale, il cui costo totale superi i 300 milioni di euro. Tra questi, una volta definito, potrà rientrare anche il progetto relativo alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina;
ricordato che la Commissione trasporti del Parlamento europeo ha votato il 13 aprile 2023 l'inclusione

nel corridoio europeo delle reti TEN-T il collegamento stabile stradale e ferroviario, per persone e merci, tra Messina e Villa San Giovanni;
valutato che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, nel presupposto del rispetto anche della normativa europea in materia ambientale,
esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo sul disegno di legge e sugli emendamenti ad esso riferiti.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI RIFERITI AL DISEGNO DI LEGGE N. 660

La 4a Commissione,
esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, che reca la conversione del decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, sulle misure di contrasto alla persistente situazione di scarsità idrica, derivante dalle condizioni meteorologiche, che determina gravi ripercussioni connessi con gli usi potabili, irrigui, industriali ed idroelettrici;
ricordato che, in materia di scarsità idrica, il PNRR prevede l'investimento M2C4 I4.1, "Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico", che comprende 124 progetti per un ammontare pari a circa 2 miliardi di euro, finalizzati al potenziamento, al completamento e alla manutenzione delle infrastrutture idriche primarie in tutta Italia, necessarie per migliorare la qualità dell'acqua e garantire il costante approvvigionamento nei centri urbani e nelle grandi zone irrigue;
ricordato che, con riferimento all'attività di desalinizzazione, su cui interviene l'articolo 10 del disegno di legge e i relativi emendamenti (oltre agli emendamenti 3.31 e 5.0.2), la direttiva 2000/60/CE sulle acque, prevede gli impianti di desalinizzazione nell'ambito delle eventuali misure supplementari che gli Stati membri possono decidere di adottare all'interno di ciascun distretto idrografico, e che il regolamento (UE) 2020/741 sul riutilizzo dell'acqua, conferma che le tecniche di desalinizzazione comportano, rispetto a misure di riutilizzo e di riduzione dei consumi, un impatto maggiore in termini economici, energetici e ambientali, e che per questo motivo sono previste dal PNRR solo nell'ambito dei progetti per le piccole isole,
esprime, per quanto di competenza:
- parere favorevole sugli emendamenti 1.33, 1.34 e 1.53, poiché volti a favorire il rispetto degli impegni e delle tempistiche del PNRR, e sull'emendamento 9.5, volto ad assicurare la gestione dei rischi correlati all'utilizzo dei fanghi derivanti dal trattamento delle acque reflue nel rispetto dei principi di tutela ambientale, della biodiversità e degli ecosistemi;
- parere non ostativo sull'emendamento 4.16, relativo agli interventi di cui alla Missione 2, Componente 4, Investimento 3.3, del PNRR, relativi al Programma d'azione per la rinaturazione dell'area del Po, invitando tuttavia a valutare l'opportunità di prevedere forme di indennizzo per gli eventuali casi di revoca di concessioni demaniali;
- parere non ostativo sull'emendamento 5.0.3, nel presupposto che la possibile contribuzione al Fondo di garanzia delle opere idriche, a valere sulle risorse previste dal PNRR e dai Fondi strutturali europei, avvenga solo nell'ambito degli interventi già previsti dal PNRR e dall'Accordo di partenariato e relativi Programmi operativi;
- parere non ostativo sull'emendamento 6.0.3, nel presupposto che i previsti interventi, per i quali è prevista la copertura mediante il Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia, rientrino tra i progetti della Componente M2C4 del PNRR;
- parere non ostativo sui restanti emendamenti.

1.4.2.4. 5^ Commissione permanente (Bilancio)

1.4.2.4.1. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 78 (pom.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

5ª Commissione permanente
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
78ª Seduta
Presidenza del Presidente
CALANDRINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Lucia Albano.
La seduta inizia alle ore 15,10.
IN SEDE CONSULTIVA
(551) ***Liliana SEGRE e altri. - Celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti***
(Parere alla 7a Commissione sugli emendamenti. Esame. Parere in parte non ostativo e in parte condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione)
Il relatore DAMIANI (*FI-BP-PPE*) illustra gli emendamenti approvati relativi al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che occorre chiedere conferma dell'assenza di profili finanziari delle proposte 2.5 (testo 2), 2.1 e 2.4. Sui restanti emendamenti approvati, non vi sono osservazioni da formulare.
La sottosegretaria ALBANO rileva che non vi sono osservazioni da parte del Governo sulle proposte all'esame, ad eccezione dell'emendamento 2.5 (testo 2), su cui propone l'espressione di una condizione, da rendere ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, volta a specificare, con l'inserimento della parola "eventualmente", le modalità di svolgimento delle previste attività.
Il RELATORE, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, propone quindi l'espressione di un parere del seguente tenore: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti approvati, relativi al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, sull'emendamento 2.5 (testo 2) parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, alla lettera *a)*, prima delle parole: "anche attraverso" della seguente: "eventualmente".
Sui restanti emendamenti, il parere è non ostativo.".
Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, posto ai voti, il parere risulta approvato.
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere non ostativo)
Il relatore DREOSTO (*LSP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo, rilevando, per quanto di competenza, che presso l'altro ramo del Parlamento il Governo ha chiarito, con riferimento alla ripresa della concessione affidata alla Società Stretto di Messina, disposta dall'articolo 2, comma 1, che la medesima Società dispone delle risorse necessarie all'immediato riavvio delle attività, in considerazione dei dati di bilancio della Società in liquidazione, dai quali emergono risultati in pareggio o con utili destinati alla riserva legale.
Con riferimento all'articolo 3, comma 1, il Governo ha inoltre chiarito che l'allegato III del Documento di economia e finanza 2023, nel precisare che non risultano coperture finanziarie disponibili a

legislazione vigente per la realizzazione dell'opera, indica le modalità con cui si intende provvedere al suo finanziamento, facendo riferimento alle risorse messe a disposizione dalle regioni, a valere in particolare sui fondi per lo sviluppo e la coesione, all'individuazione nella legge di bilancio per il 2024 di una copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato, ai finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale e all'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility* - CEF.
È stato poi precisato che le disposizioni di cui ai commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* dell'articolo 2 non determinano effetti finanziari diretti e immediati, limitandosi ad individuare le metodologie di calcolo per valutare il valore dell'opera aggiornato al 2023, nell'ambito del limite massimo del costo indicato dal Documento di economia e finanza.
In relazione agli oneri di cui all'articolo 3-*bis*, per i quali è stata autorizzata la spesa di 150.000 euro per l'anno 2024 coperti con le risorse del fondo speciale di conto capitale, occorre acquisire elementi di delucidazione, anche al fine di escludere il rischio di dequalificazione della spesa.
Con riguardo all'articolo 4, chiede conferma che dall'adozione del Piano integrato finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale, di cui al comma 7-*ter*, non derivino ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.
Relativamente agli oneri di cui al successivo comma 9-*bis* del medesimo articolo 4, relativi alla convenzione tra la Società concessionaria e i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, per cui è stata autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, chiede elementi di chiarimento sul Piano da realizzare.
In conclusione, in relazione ai profili sopra rappresentati, chiede di acquisire la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità.
Per approfondimenti, rinvia alla relativa nota del Servizio del bilancio.
La sottosegretaria ALBANO, in relazione ai profili finanziari evidenziati nella relazione, deposita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità, rilevando che risultano quindi superati i rilievi evidenziati.
Non essendovi interventi, il PRESIDENTE illustra la seguente proposta di parere: " La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.".
Verificata la presenza del prescritto numero legale, posta ai voti, la proposta di parere è approvata dalla Commissione.
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo. Rinvio dell'esame degli emendamenti)
Il relatore DREOSTO (*LSP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo proponendo, per quanto di competenza, di ribadire il parere già espresso alla Commissione sul medesimo testo all'esame.
Verificata la presenza del prescritto numero legale, posta ai voti, la proposta di parere non ostativo sul testo è approvata dalla Commissione.
(714) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alle Commissioni 6ª e 10ª riunite. Esame. Parere non ostativo)
Il presidente CALANDRINI (*FdI*), in qualità di relatore, illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che, con riferimento all'articolo 4, rileva che i contributi straordinari ivi previsti, pur presentando una struttura analoga, sono qualificati, sul saldo netto da finanziare, come spesa in conto capitale se riferiti al gas e come spesa in conto corrente se riferiti all'elettricità. Pur essendo tale impostazione coerente con quanto indicato nelle relazioni tecniche

riferite agli ultimi provvedimenti di sostegno alle imprese, il Governo dovrebbe fornire chiarimenti circa le ragioni di tale diversa classificazione. In merito ai commi 10-*bis* e 10-*ter*, inseriti nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, osserva che l'effetto della garanzia prestata dall'Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare (ISMEA), ancorché tale soggetto non sia contemplato nel perimetro delle pubbliche amministrazioni a fini di contabilità nazionale, appare suscettibile di riflettersi sulla finanza pubblica, in virtù della circostanza che a fronte di una eventuale escussione della garanzia "diretta", si provvederà a carico delle giacenze già intestate all'ente in questione in tesoreria centrale. Pur tenendo conto che si provvederà comunque nel limite delle risorse disponibili, il Governo dovrebbe fornire elementi di valutazione in merito alla congruità delle risorse disponibili in tesoreria, anche in relazione ai rischi di escussione della citata garanzia. Per quanto concerne l'articolo 19, recante modifica dei termini della regolarizzazione delle violazioni formali e del ravvedimento speciale, con riferimento alle minori entrate, relative al minore periodo di tempo per cui sono dovuti gli interessi sulle somme da versare nel 2023, di cui alla lettera *b*) del comma 1, il Governo dovrebbe fornire ulteriori elementi informativi sui criteri adottati per il calcolo dell'onere in questione, al fine di rendere possibile la verifica della congruità della stima proposta nella relazione tecnica. Per quanto riguarda l'articolo 24, recante disposizioni finanziarie, in relazione ai risparmi attesi ed utilizzati come copertura del provvedimento in esame, per effetto della diminuzione dei prezzi medi di energia elettrica e gas nel primo trimestre 2023, va osservato che in assenza di dati sui consumi, occorre valutare l'eventuale possibilità di una maggiore propensione al consumo per effetto della diminuzione dei prezzi, con eventuale impatto sull'entità dei risparmi che si intende utilizzare come copertura. Sul punto occorre acquisire l'avviso del Governo.
In relazione al comma 2, che istituisce il Fondo per le vittime dell'amianto con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2023, premesso che l'onere risulta formulato come limite di spesa, va osservato che per la tipologia di intervento in esame potrebbero determinarsi criticità qualora le tabelle di liquidazione delle indennità, che saranno determinate con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro il 29 giugno 2023, non siano correttamente calibrate rispetto alle platee dei beneficiari. Appare quindi opportuno acquisire una conferma circa la congruità dello stanziamento in esame, anche in relazione alla natura della posizione soggettiva dei beneficiari. In merito al comma 7, che autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze al ricorso ad anticipazioni di tesoreria, il Governo dovrebbe confermare la compatibilità di tale facoltà con il fabbisogno di cassa del settore statale già previsto ai sensi della legislazione vigente per il 2023. In relazione ai rilievi sopra rappresentati, richiede l'acquisizione della relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità. Per ulteriori approfondimenti rinvia alla nota del Servizio del bilancio n.54.
La sottosegretaria ALBANO deposita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità, verificata dalla Ragioneria generale dello Stato, alla luce della quale evidenzia che risultano superati i profili rilevati.
Alla luce degli elementi forniti dal Governo, il RELATORE propone quindi l'espressione di un parere non ostativo.
La senatrice LORENZIN (*PD-IDP*) interviene per dichiarare il voto contrario della propria parte politica in ordine al parere proposto sul provvedimento all'esame.
La senatrice CASTELLONE (*M5S*) interviene altresì dichiarando il voto contrario del proprio Gruppo sul parere inerente il provvedimento all'esame.
Non essendovi ulteriori interventi, il PRESIDENTE illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.".
Verificata la presenza del prescritto numero legale, posta ai voti, la proposta di parere è approvata dalla Commissione.
(282) ***CROATTI e altri. - Istituzione della Giornata nazionale per il diritto al divertimento in sicurezza***

(Parere alla 1a Commissione. Esame. Parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione)

Il relatore LOTITO (*FI-BP-PPE*) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando che il provvedimento non è corredato di relazione tecnica.

L'articolo 1, comma 1, prevede che la Repubblica riconosce l'8 dicembre di ogni anno quale Giornata nazionale per il diritto al divertimento in sicurezza, al fine di conservare e rinnovare la memoria della grave tragedia dell'8 dicembre 2018 che ha causato sei vittime innocenti a Corinaldo in provincia di Ancona. Al comma 2, viene previsto altresì che la Giornata nazionale non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260.

L'articolo 2, che riguarda le iniziative per la celebrazione della Giornata nazionale, al comma 1, prevede per lo Stato, le regioni, le province, le città metropolitane e i comuni, la facoltà di promuovere e sostenere, in occasione della Giornata nazionale, nell'ambito della loro autonomia e delle rispettive competenze, anche in coordinamento con le associazioni interessate, iniziative specifiche, manifestazioni pubbliche, cerimonie, incontri e momenti comuni di ricordo, nonché di promuovere campagne di informazione e sensibilizzazione sul tema del divertimento. Al comma 2, viene previsto che le istituzioni pubbliche, nei rispettivi ambiti di competenza, possono promuovere altresì, nelle scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni interessate, iniziative didattiche, percorsi di studio ed eventi volti a informare e sensibilizzare la comunità scolastica sul tema del divertimento in sicurezza attraverso il rispetto delle regole e della salvaguardia della legalità, a partire dalla commemorazione delle vittime di Corinaldo del 2018.

L'articolo 3 dispone che la società concessionaria del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale, secondo le disposizioni previste dal contratto di servizio, assicura adeguati spazi ai temi connessi alla Giornata nazionale nell'ambito della programmazione televisiva pubblica nazionale e regionale.

L'articolo 4 reca una clausola di invarianza finanziaria.

Per quanto di competenza, occorre valutare la sostenibilità della clausola di invarianza di cui all'articolo 4, in relazione agli eventuali effetti finanziari derivanti dalle iniziative di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2, e ai servizi che dovrà assicurare la concessionaria del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale, ai sensi dell'articolo 3. Al riguardo, appare necessario acquisire l'avviso del Governo.

La sottosegretaria ALBANO dichiara che non vi sono osservazioni da parte del Governo ad eccezione della necessità di riformulare, con un'apposita condizione resa ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'articolo 3 del provvedimento, sostituendone l'attuale dicitura e riformulandola in termini di facoltà.

Il RELATORE, alla luce degli elementi forniti dal Governo, propone quindi l'espressione di un parere del seguente tenore: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, a che all'articolo 3 la parola: "assicura" sia sostituita dalle seguenti: "può dedicare".

La senatrice LORENZIN (*PD-IDP*) interviene per chiedere taluni chiarimenti in ordine alla festività prevista, atteso che vi si prevedono attività negli istituti scolastici sebbene il giorno dell'8 dicembre risulti una festività con le scuole chiuse.

Dopo un intervento del PRESIDENTE volto a chiarire che le attività previste potranno svolgersi in altre giornate in relazione alle tematiche previste dal provvedimento, verificata la presenza del numero legale, il parere è posto ai voti e approvato.

(610) ***BALBONI e altri. - Legge quadro sull'ordinamento della polizia locale***

(Parere alla 1a Commissione. Esame e rinvio. Richiesta di relazione tecnica)

La relatrice MENNUNI (*FdI*) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando che il provvedimento, di origine parlamentare, non risulta corredato di relazione tecnica e si occupa della disciplina dei corpi di polizia locale tramite una legge quadro che interviene sui compiti e funzioni dei corpi e dei servizi di polizia locale nonché sui profili organizzativi e strutturali.

Per quanto di competenza, occorre avere conferma che le funzioni del corpo di polizia locale, come rideterminate dagli articoli di cui al capo II, non determinino ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.
Relativamente all'istituzione delle unità o dei nuclei degli agenti di quartiere, del dipartimento della polizia locale e del consiglio regionale di polizia locale, di cui all'articolo 14, occorre valutare se ciò possa avvenire con le risorse attualmente disponibili.
Occorre avere la conferma che dalla revoca degli incarichi dirigenziali, di cui all'articolo 17, e dalla contestuale procedura concorsuale volta a coprire i relativi posti non derivino ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.
L'articolo 18 disciplina le dotazioni del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale, compresi poligoni di tiro e armerie. A tal riguardo occorre avere conferma che ciò non determini ulteriori oneri rispetto alla legislazione vigente.
Per ciò che concerne il trattamento economico, previdenziale e assistenziale viene prevista, all'articolo 19, l'equiparazione al trattamento previsto per la Polizia di Stato. A tal fine andrebbero sviluppate proiezioni dei costi decennali, come previsto dalla normativa contabile, al fine di escludere maggiori oneri per la finanza pubblica.
Occorre, inoltre, valutare i costi necessari per l'istituzione dell'Ente nazionale di assistenza e di promozione sociale per il personale della polizia locale in servizio e in quiescenza di cui all'articolo 20.
Segnala, in particolare, che si dispone, all'articolo 21, il passaggio del personale della polizia locale da un regime di diritto privato ad un regime di diritto pubblico con copertura delle spese con legge dello Stato. Considerato che viene rinviata la copertura finanziaria ad un momento successivo occorrerebbe conoscere le eventuali maggiori spese che graverebbero sul bilancio statale anziché su quello degli enti locali.
L'articolo 27 prevede che gli enti locali provvedano ad istituire oppure ad integrare gli organici dei corpi e dei servizi di polizia locale di loro pertinenza. A tal riguardo occorrerebbe un chiarimento sulle risorse con le quali possa attuarsi la previsione.
Pertanto, alla luce dell'onerosità delle norme contenute nel disegno di legge, chiede la predisposizione della relazione tecnica anche al fine di acquisire il quadro delle attuali risorse umane, finanziarie e strumentali ad oggi utilizzate e delle ulteriori necessità legate alla revisione della normativa.
La sottosegretaria ALBANO concorda sulla necessità della predisposizione di una relazione tecnica sul provvedimento.
La Commissione conviene quindi di richiedere al Governo, ai sensi dell'articolo 76-*bis*, comma 3, del Regolamento, la predisposizione di una relazione tecnica sul testo in esame.
Il seguito dell'esame è quindi rinviato.
La seduta, sospesa alle ore 15,35, riprende alle ore 16,05.
(551-A) ***Celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti***
(Parere all'Assemblea. Esame. Parere non ostativo)
Il relatore DAMIANI (*FI-BP-PPE*) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare.
La sottosegretaria ALBANO rileva che non vi sono osservazioni da parte del Governo.
Verificata la presenza del numero legale, il PRESIDENTE pone quindi ai voti una proposta di parere non ostativo, che risulta approvata.
POSTICIPAZIONE DELLA SEDUTA ANTIMERIDIANA DI DOMANI
Il PRESIDENTE avverte che la seduta antimeridiana della Commissione, già convocata per domani, alle ore 9, è posticipata alle ore 9,30.
La Commissione prende atto.
La seduta termina alle ore 16,10.

1.4.2.4.2. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 79 (ant.) del 24/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

5ª Commissione permanente
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)
MERCOLEDÌ 24 MAGGIO 2023
79ª Seduta (antimeridiana)
Presidenza del Presidente
CALANDRINI

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Freni.
La seduta inizia alle ore 9,35.
IN SEDE CONSULTIVA
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere all'Assemblea sugli emendamenti. Esame. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione)
Prosegue l'esame sospeso nella seduta di ieri.
Il relatore DREOSTO (*LSP-PSd'Az*) illustra gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, segnalando, per quanto di competenza, in relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 1, che occorre valutare gli effetti finanziari derivanti dalla proposta 01.1. Occorre una quantificazione degli effetti finanziari per gli emendamenti 1.5, 1.6 e 1.7. Occorre valutare gli effetti finanziari derivanti dalle proposte 1.14 e 1.17, identica a 1.18 e 1.19. Occorre avere conferma dell'assenza di effetti onerosi per gli emendamenti 1.21 e 1.22.
Relativamente agli emendamenti riferiti all'articolo 2, occorre valutare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura della proposta 2.4. Comportano maggiori oneri gli emendamenti 2.17 e 2.0.1.
Con riguardo agli emendamenti riferiti all'articolo 3, determinano maggiori oneri le proposte 3.5 e 3.48.
In riferimento alle proposte riferite all'articolo 3-*bis*, comporta maggiori oneri l'emendamento 3-bis.0.1. Occorre valutare i profili finanziari della proposta 3-bis.0.2.
Sugli emendamenti riferiti all'articolo 4, comportano maggiori oneri le proposte 4.1, 4.38 e 4.40. Occorre valutare i possibili costi legati alla realizzazione di un portale internet di cui all'emendamento 4.39.
Sui restanti emendamenti, non vi sono osservazioni da formulare.
Il sottosegretario FRENI esprime il parere contrario del Governo sulla proposta 01.1 in quanto non può escludersi possano rendersi necessari ulteriori stanziamenti.
Il parere è altresì contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione su tutte le altre proposte segnalate dal relatore in relazione all'articolo 1.
Esprime un avviso conforme al relatore in ordine all'onerosità delle proposte 2.17 e 2.0.1, esprimendo parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione altresì sulla proposta 2.4.
Esprime il parere contrario del Governo, ai sensi della citata norma costituzionale, su tutti gli emendamenti segnalati dal relatore in ordine agli articoli 3 e 4.
Il relatore DREOSTO (*LSP-PSd'Az*) propone quindi, alla luce degli elementi forniti dal Governo, l'espressione di un parere del seguente tenore: "La Commissione programmazione economica,

bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 01.1, 1.5, 1.6, 1.7, 1.14, 1.17, 1.18, 1.19, 1.21, 1.22, 2.4, 2.17, 2.0.1, 3.5, 3.48, 3-bis.0.1, 3-bis.0.2, 4.1, 4.38, 4.39 e 4.40.
Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.".
Il PRESIDENTE pone quindi ai voti la proposta di parere testé illustrata, che risulta approvata.
La seduta termina alle ore 9,45.

1.4.2.5. 10^ Commissione permanente (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)

1.4.2.5.1. 10ªCommissione permanente (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 71 (ant.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

10ª Commissione permanente
(AFFARI SOCIALI, SANITÀ, LAVORO PUBBLICO E PRIVATO, PREVIDENZA SOCIALE)
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
71ª Seduta (antimeridiana)
Presidenza della Vice Presidente
CANTU'

Interviene il vice ministro del lavoro e delle politiche sociali Maria Teresa Bellucci.
La seduta inizia alle ore 10,35.
IN SEDE CONSULTIVA
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere favorevole)
Il senatore RUSSO (*FdI*) riferisce sugli aspetti di competenza del decreto-legge n. 35. Segnala in primo luogo l'articolo 1, volto a modificare l'assetto societario della Stretto di Messina S.p.a, ridefinendo anche la composizione degli organi di amministrazione e controllo. In particolare, la remunerazione dei componenti di tali organi è determinata facendo rinvio alle norme civilistiche, derogando alla disciplina relativa agli amministratori e ai dipendenti delle società controllate da pubbliche amministrazioni. Le ulteriori disposizioni concernono l'attività di vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
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.
L'articolo 3, che disciplina il riavvio delle attività di programmazione e progettazione del Ponte sullo stretto di Messina, dispone, tra l'altro, che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF.
L'articolo 3-bis detta disposizioni volte a disciplinare le procedure espropriative relative alle opere di realizzazione del Ponte.
L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento funzionali a consentire, in tempi rapidi, la riattivazione della società e la ridefinizione dei rapporti contrattuali dalla medesima stipulati, mentre l'articolo 5 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.
Il senatore MAGNI (*Misto-AVS*) esprime contrarietà rispetto all'opera oggetto del provvedimento in esame. Il medesimo decreto-legge difetta inoltre, a suo giudizio, dei presupposti costituzionali di necessità e urgenza.
La costruzione del ponte sullo Stretto di Messina non ha oltretutto carattere prioritario a fronte delle carenze infrastrutturali che sussistono all'interno dello stesso territorio siciliano. L'iniziativa del Governo risponde piuttosto ad una logica propagandistica.
La senatrice ZAMPA (*PD-IDP*) rileva i forti dubbi in merito alla realizzabilità dell'opera e alla sua

compatibilità ambientale emersi dalle audizioni svolte presso l'altro ramo del Parlamento. Le stime più attendibili pongono inoltre in luce l'enorme aumento dei costi, oltretutto in assenza delle necessarie coperture finanziarie. Risulta peraltro maggiormente rilevante la necessità di investimenti mirati alla sicurezza dei territori.
Il senatore MAZZELLA (*M5S*) sostiene il carattere propagandistico dell'iniziativa del Governo, specie tenuto conto dell'attuale insussistenza dei mezzi a disposizione per l'effettivo avvio dell'opera, la quale assorbirebbe comunque risorse che sarebbero più utilmente destinate al settore sanitario.
Esprime quindi la contrarietà del proprio Gruppo al provvedimento in esame.
Il relatore RUSSO (*FdI*) pone in evidenza l'utilità strategica per lo sviluppo del ponte sullo Stretto di Messina, che, ponendo rimedio a una situazione di isolamento, comporterebbe vantaggi anche per il settore sanitario. Presenta quindi una proposta di parere favorevole.
La presidente CANTU' avverte che si passerà alla votazione della proposta di parere.
Interviene per dichiarazione di voto contrario a nome del Gruppo la senatrice ZAMBITO (*PD-IDP*), la quale sottolinea la mancanza di garanzie in ordine all'impatto ambientale, nonché le lacune normative in materia di tutela dei lavoratori e di procedure di esproprio, attualmente particolarmente penalizzanti.
Il senatore ZULLO (*FdI*) ricorda che la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina era contemplata nel programma elettorale della coalizione che attualmente costituisce la maggioranza parlamentare. Giudica quindi sfavorevolmente, la tendenza a opporsi all'opera con motivazioni preconcette, mentre sarebbe auspicabile un atteggiamento di critica costruttiva. Preannuncia infine il voto favorevole del proprio Gruppo.
La senatrice MURELLI (*LSP-PSd'Az*) ritiene che la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina sarebbe espressione di una tendenza all'innovazione fortemente positiva per il Paese, specie nel confronto internazionale, caratterizzato dalla ricerca di soluzioni ingegneristiche di elevata complessità nel settore delle infrastrutture. Dichiara pertanto il voto favorevole del suo Gruppo.
Il senatore SILVESTRO (*FI-BP-PPE*) fa riferimento alla coerenza con il programma elettorale dell'attuale maggioranza e pone in evidenza i vantaggi dell'opera anche sul piano dell'immagine. L'investimento relativo alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina non comporterebbe peraltro sacrifici a carico delle aree non direttamente interessate dalla costruzione. Dichiara quindi il voto favorevole del proprio Gruppo.
Verificata la presenza del numero legale per deliberare, la Commissione approva infine a maggioranza la proposta di parere.
(108-376-B) ***Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera relativo all'imposizione dei lavoratori frontalieri, con Protocollo aggiuntivo e Scambio di lettere, fatto a Roma il 23 dicembre 2020, b) Protocollo che modifica la Convenzione tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera per evitare le doppie imposizioni e per regolare talune altre questioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio, con Protocollo aggiuntivo, conclusa a Roma il 9 marzo 1976, così come modificata dal Protocollo del 28 aprile 1978 e dal Protocollo del 23 febbraio 2015, fatto a Roma il 23 dicembre 2020, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alle Commissioni 3a e 6a riunite. Esame. Parere favorevole)
Il relatore RUSSO (*FdI*) ricapitola preliminarmente le finalità del disegno di legge in esame e le fasi precedenti dell'*iter*.
Nel riferire in merito agli aspetti di competenza delle disposizioni inserite dalla Camera dei deputati fa quindi riferimento ai commi 1 e 2 del nuovo articolo 12. In particolare, è disposto che a decorrere dal 1° febbraio 2023 i giorni di lavoro svolti nello Stato di residenza in modalità di telelavoro dai lavoratori frontalieri rientranti nel campo di applicazione dell'Accordo con la Svizzera in materia di imposizione si considerano effettuati nell'altro Stato, fino al 40 per cento del tempo di lavoro.
In conclusione formula una proposta di parere favorevole.
Previa verifica della presenza del numero legale, la proposta di parere è messa ai voti, risultando approvata.
La presidente CANTU' constata l'unanimità della Commissione.

IN SEDE REDIGENTE

(227) *Maria Cristina CANTU' e altri. - Misure per il potenziamento della medicina territoriale in prevenzione e assistenza primaria*

(Discussione e rinvio)

La relatrice MURELLI (*LSP-PSd'Az*) illustra innanzitutto le finalità del disegno di legge in esame, recante misure per il potenziamento della medicina territoriale in prevenzione e assistenza primaria. Passa quindi all'articolo 1, che, al comma 1, istituisce la Rete di medicina territoriale "Salute Globale" (One Health), composta dai medici del ruolo unico di assistenza primaria.

La Rete, in base al successivo comma 2, è integrata con la partecipazione dei pediatri di libera scelta, degli specialisti ambulatoriali interni e delle farmacie convenzionate con il Servizio sanitario nazionale (SSN) nonché con il Dipartimento di prevenzione per gli interventi di prevenzione primaria, secondaria e terziaria, correlati ai cambiamenti climatici e all'inquinamento atmosferico, e con il Dipartimento di salute mentale per i programmi di screening nell'età evolutiva. L'articolazione e le linee fondamentali del funzionamento della Rete, basata a livello organizzativo sulle "aggregazioni funzionali territoriali" (AFT) e sulle Case della Comunità, sono quindi specificate dal comma 3. Il successivo comma 4 dispone in ordine all'integrazione con il sistema di continuità territoriale, particolarmente al fine di ridurre gli accessi ai pronto soccorso e potenziare la gestione domiciliare. Inoltre è previsto dal comma 5 che i medici del ruolo unico di assistenza primaria, i pediatri di libera scelta e gli specialisti ambulatoriali interni operino nell'assetto organizzativo definito dalla regione e aderiscano all'Ecosistema dei dati sanitari (EDS).

L'articolo 2 dispone in materia di rapporto tra il Servizio sanitario nazionale e medici di assistenza primaria, apportando modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502. In primo luogo, si prevede che le regioni definiscano, nell'ambito del distretto sanitario, l'organizzazione dei servizi territoriali di assistenza primaria promuovendone l'integrazione con il settore sociale, anche con riferimento all'assistenza domiciliare, e con i servizi ospedalieri, al fine di migliorare il livello di efficienza e di capacità di presa in carico dei cittadini.

Il rapporto fra il Servizio sanitario nazionale e medici di medicina generale, pediatri di libera scelta e specialisti ambulatoriali resta demandato alla disciplina posta da apposite convenzioni conformi agli accordi collettivi nazionali, in aderenza a una serie di principi. È inoltre delineata la disciplina riguardante il medico del ruolo unico di assistenza primaria e si interviene sulla normativa concernente la scelta del medico di assistenza primaria. Si prefigura poi un trattamento sanzionatorio in relazione agli eventuali inadempimenti dei medici e, infine, è disposto che le aziende sanitarie locali, in accordo con le rappresentanze sindacali maggiormente rappresentative, sulla base della programmazione regionale e nell'ambito degli indirizzi nazionali, individuino gli obiettivi e concordino i programmi di attività delle AFT.

L'articolo 3 reca una serie di misure volte a sopperire alla carenza congiunturale di medici convenzionati.

L'articolo 4 contiene disposizioni di garanzia, coordinamento e adeguamento normativo, mentre l'articolo 5 individua le modalità di finanziamento del potenziamento della medicina territoriale.

La senatrice ZAMPA (*PD-IDP*) richiama l'attenzione per il prosieguo della discussione, sulla necessità di congiunzione con ulteriori disegni di legge riguardanti la medesima materia presentati dal proprio Gruppo.

La PRESIDENTE fornisce rassicurazioni al riguardo, ponendo in evidenza l'utilità dell'arricchimento del dibattito che comporterebbe la trattazione di ulteriori proposte. Sollecita inoltre una riflessione in merito all'opportunità dello svolgimento di audizioni.

Il senatore ZULLO (*FdI*) ritiene che successivamente all'eventuale assegnazione di nuovi disegni di legge la questione dell'organizzazione dei lavori potrà essere oggetto di valutazione da parte dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, tenendo conto della finalità di una discussione approfondita e aperta alla condivisione.

La senatrice PIRRO (*M5S*) rileva la necessità delle audizioni in ragione della rilevanza della materia.

Il senatore MAGNI (*Misto-AVS*) si associa in merito all'opportunità dello svolgimento di audizioni.

Suggerisce inoltre di procedere una trattazione aperta a ulteriori contributi, secondo con una visione organica della materia.
La relatrice MURELLI (*LSP-PSd'Az*) suggerisce di rimettere all'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi la valutazione in ordine all'opportunità di procedere ad audizioni, alla luce di eventuali successivi abbinamenti di altre iniziative legislative.
La presidente CANTU' richiama l'attenzione sulla coerenza dell'impostazione della materia del disegno di legge in titolo con il parere espresso dalla Commissione sul Documento di economia e finanza in relazione a medicina territoriale, emergenza urgenza e salute mentale. Rileva inoltre l'utilità di una trattazione ampia e organica della materia.
Il seguito della discussione è quindi rinviato.
IN SEDE REFERENTE
(685) ***Conversione in legge del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, recante misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro***
(Seguito dell'esame e rinvio)
Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 9 maggio.
La presidente CANTU' invita i Gruppi a segnalare le richieste di intervento in discussione generale al fine di un'oculata e razionale organizzazione dei lavori.
La senatrice ZAMPA (*PD-IDP*) segnala la volontà di intervenire di tutte le rappresentanti del proprio Gruppo, nonché la congruità delle convocazioni previste ai fini di una trattazione adeguata.
La senatrice GUIDOLIN (*M5S*) fa a sua volta presente l'intenzione di intervenire in discussione generale da parte dell'intera rappresentanza del suo Gruppo, a partire dall'odierna seduta pomeridiana.
Constatato che non ci sono richieste di intervento nella presente seduta, la PRESIDENTE dispone il rinvio del seguito dell'esame.
Il seguito dell'esame è quindi rinviato.
La seduta termina alle ore 11,35.

1.4.2.6. Comitato per la legislazione

1.4.2.6.1. Comitato per la legislazione - Seduta n. 14 (pom.) del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023
14ª Seduta
Presidenza del Presidente
MATERA

Interviene il vice ministro del lavoro e delle politiche sociali Maria Teresa Bellucci.
La seduta inizia alle ore 13,05.
IN SEDE CONSULTIVA
(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8a Commissione ai sensi dell'articolo 20-*bis*, commi 5 e 8, del Regolamento. Esame. Parere favorevole)
Il relatore ZANETTIN (*FI-BP-PPE*) illustra la proposta di parere pubblicata in allegato.
Il senatore GIORGIS (*PD-IDP*) ritiene che nell'esame dei disegni di legge di conversione di decreti-legge il Comitato per la legislazione debba porre particolare attenzione alla verifica dei presupposti di straordinaria necessità e urgenza che giustificano il ricorso alla decretazione d'urgenza, alla luce dei principi affermati dalla giurisprudenza costituzionale. Sottolinea, al riguardo, l'importanza, ai fini del rispetto dei parametri di cui all'articolo 77 della Costituzione e del contrasto all'abuso della decretazione d'urgenza, di una motivazione ben circostanziata dei presupposti che legittimano l'adozione, da parte del Governo, di provvedimenti provvisori con forza di legge. In termini più generali, ritiene che l'adozione di posizioni, anche critiche, sostenute con coerenza tanto in sede di Comitato quanto in Aula possa contribuire a rafforzare l'autorevolezza del Comitato.
A tal proposito il relatore ZANETTIN (*FI-BP-PPE*) ricorda che la valutazione del Comitato si basa su parametri di giudizio distinti rispetto alle posizioni di natura più propriamente politica afferenti al merito dei provvedimenti.
Il presidente MATERA evidenzia che i pareri sono stati finora sempre approvati all'unanimità e che l'articolo 20-*bis*, comma 5, del Regolamento prevede comunque la possibilità per i componenti del Comitato di chiedere che nel parere sia dato conto delle opinioni dissenzienti eventualmente espresse. Con riguardo ai pareri espressi nelle ultime settimane, segnala che i rilievi del Comitato, formulati come emendamenti ai disegni di legge all'esame delle Commissioni di merito, registrano ampia condivisione e un elevato tasso di recepimento.
Sulla proposta di parere conviene il Comitato.
(714) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali*** , approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 6a e 10a Commissione ai sensi dell'articolo 20-*bis*, commi 5 e 8, del Regolamento. Esame. Parere favorevole)
Il relatore CATALDI (*M5S*), nell'illustrare la proposta di parere pubblicata in allegato, richiama l'attenzione dei componenti del Comitato sull'esigenza di acquisire dati utili a valutare l'efficacia delle misure di cui agli articoli 11 e 12 anche in termini di assunzione di personale, con particolare riguardo

all'accesso alla dirigenza medica del Servizio sanitario nazionale nella disciplina di medicina d'emergenza-urgenza.
Sulla proposta di parere conviene il Comitato.

(685) ***Conversione in legge del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, recante misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro***

(Parere alla 10a Commissione ai sensi dell'articolo 20-*bis*, commi 5 e 8, del Regolamento. Esame. Parere favorevole con osservazioni e raccomandazioni)
Il relatore MATERA (*FdI*) illustra la proposta di parere pubblicata in allegato.
Il Viceministro Maria Teresa Bellucci ringrazia il Comitato per la legislazione per il prezioso contributo al miglioramento del testo del decreto-legge.
Sulla proposta di parere conviene il Comitato.
La seduta termina alle ore 13,45.

PARERE APPROVATO
DAL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
SULL'AS 705

Il Comitato per la legislazione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:
l'analisi dell'impatto della regolamentazione e l'analisi tecnico-normativa, riferite al testo originario del provvedimento, sono state trasmesse il 2 maggio;
l'analisi tecnico-normativa evidenzia che "non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici";
l'analisi tecnico-normativa e l'analisi di impatto della regolamentazione andrebbero integrate con le valutazioni relative all'articolo 3-*bis*, inserito in sede referente dalla Camera dei deputati, il quale 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;
sotto il profilo della qualità della legislazione:
con riguardo ai presupposti di straordinaria necessità e urgenza,
anche all'esito delle modifiche approvate dalla Camera dei deputati, le disposizioni del decreto-legge sono coerenti con i requisiti di necessità e urgenza che, nel preambolo, giustificano il ricorso alla decretazione d'urgenza;
con riguardo all'omogeneità di contenuto,
anche all'esito delle integrazioni al testo del decreto-legge, appare complessivamente rispettata la finalità unitaria di recare disposizioni urgenti volte alla realizzazione di un collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria;
in base ai parametri di cui all'articolo 20-*bis* del Regolamento,
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto ritiene che non vi sia nulla da osservare;
sotto il profilo della qualità della legislazione ritiene che non vi sia nulla da osservare.

PARERE APPROVATO
DAL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
SULL'AS 714

Il Comitato per la legislazione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:
il provvedimento, nel testo originario presentato alla Camera (AC 1060), non risulta corredato dell'analisi di impatto della regolamentazione e dell'analisi tecnico-normativa;
al fine di valutare l'impatto delle disposizioni in materia di salute recate dal capo II, la relazione sullo stato sanitario del Paese prevista dall'articolo 8 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, potrebbe essere integrata con un'analisi dei dati utile a valutare l'efficacia delle misure di cui all'articolo 12, dettate allo scopo di garantire la continuità nell'erogazione dei livelli essenziali di assistenza e valorizzare il personale medico dei servizi di emergenza-urgenza, all'articolo 13, relative agli operatori delle professioni sanitarie di cui all'articolo 1 della legge 1° febbraio 2006, n. 43, all'articolo 15 in materia di esercizio temporaneo di attività lavorativa in deroga al riconoscimento delle qualifiche professionali e

sanitari conseguito all'estero, all'articolo 15-*bis* per far fronte alla carenza di operatori di interesse sanitario e all'articolo 15-*ter* in materia di accesso ai concorsi pubblici per dirigente medico odontoiatra e alle funzioni di specialista odontoiatra ambulatoriale del Servizio sanitario nazionale, nonché di attività di medicina estetica;
sotto il profilo della qualità della legislazione:
con riguardo ai presupposti di straordinaria necessità e urgenza,
anche all'esito delle modifiche approvate dalla Camera dei deputati, le disposizioni del decreto-legge sono coerenti con i requisiti di necessità e urgenza che, nel preambolo, giustificano il ricorso alla decretazione d'urgenza;
con riguardo all'omogeneità di contenuto,
anche all'esito delle integrazioni al testo del decreto-legge, appare complessivamente rispettata la *ratio* unitaria di introdurre misure di sostegno in favore delle imprese e delle famiglie per l'acquisto di energia elettrica e gas, misure per far fronte alla carenza di personale medico presso i servizi di emergenza-urgenza ospedalieri del Servizio sanitario nazionale e disposizioni volte a consentire agli uffici competenti di gestire le pratiche derivanti dalle norme in materia fiscale introdotte con la legge di bilancio 2023;
in base ai parametri di cui all'articolo 20-*bis* del Regolamento,
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto, ritiene che non vi sia nulla da osservare;
sotto il profilo della qualità della legislazione, ritiene che non vi sia nulla da osservare.

PARERE APPROVATO
DAL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
SULL'AS 685

Il Comitato per la legislazione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:
il provvedimento non risulta corredato dell'analisi tecnico-normativa e dell'analisi di impatto della regolamentazione;
le nuove misure di inclusione sociale e lavorativa recate dal capo I introducono significative modifiche alla disciplina per il contrasto alla povertà, la fragilità e l'esclusione sociale delle fasce deboli attraverso percorsi di inserimento sociale, di formazione, di lavoro e di politica attiva del lavoro, che vanno monitorate per valutare gli effetti delle connesse politiche sociali e del lavoro al fine di porre in essere, ove necessario, le opportune azioni correttive;
il decreto-legge prevede, all'articolo 11, che il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, responsabile del monitoraggio sull'attuazione e della valutazione dell'Assegno di inclusione, predisponga, annualmente, sentita l'ANPAL per gli interventi di competenza, un rapporto sull'attuazione dell'Assegno di inclusione, che comprenda indicatori di risultato del programma; è, inoltre, istituito, all'articolo 11, comma 5, un Osservatorio sulle povertà al fine di promuovere forme partecipate di programmazione e monitoraggio dell'Assegno di inclusione, nonché degli altri interventi di contrasto alla povertà e all'esclusione sociale;
con riferimento alle attività di cui all'articolo 11, la formulazione dei commi 1, 2 e 4, nel definire le competenze del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e della Cabina di regia, presenta alcune imprecisioni;
nell'ambito delle attività di monitoraggio e valutazione delle misure di cui al capo I, non è previsto alcun adempimento informativo rivolto alle Camere;
sotto il profilo della qualità della legislazione:
con riguardo ai presupposti di straordinaria necessità e urgenza,
le ragioni di straordinaria necessità e urgenza per l'impiego dello strumento del decreto-legge sono indicate, per le disposizioni di cui al capo I, nell'esigenza di contrastare la povertà e l'esclusione sociale delle fasce deboli attraverso percorsi di lavoro, di formazione, di istruzione, di politica attiva e di inserimento sociale; per le disposizioni di cui al capo II, nella necessità di contrastare il crescente numero di infortuni sul lavoro e di intervenire per migliorare e ampliare il relativo sistema di tutele, anche economiche; per le disposizioni di cui al capo III, nell'esigenza di contrastare le frodi

nell'applicazione delle nuove misure di contrasto all'esclusione sociale, di implementare il sistema di controllo in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro e di contrastare efficacemente il lavoro sommerso ed il caporalato, mediante il rafforzamento dell'attività ispettiva; per le disposizioni di cui al capo IV, nell'esigenza di favorire l'accesso al mondo del lavoro, semplificare le procedure contrattuali e risolvere criticità in materia pensionistica mediante l'introduzione di norme volte a regolare i contratti e i rapporti di lavoro;

con riguardo alla specificità e omogeneità e ai limiti di contenuto,

il decreto-legge reca disposizioni di ampio spettro e di contenuto specifico, con finalità unitarie, corrispondenti agli ambiti descritti nel titolo;

con riguardo alla semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione,

nell'articolato non risulta sempre rispettato il canone di uniformità nella denominazione degli istituti giuridici e nell'utilizzo delle sigle;

con particolare riguardo all'uniformità nella denominazione degli istituti giuridici, all'articolo 1, comma 1, si stabilisce che la misura dell'Assegno di inclusione è condizionata all'adesione a un «percorso personalizzato di attivazione e di inclusione sociale e lavorativa». Tale percorso è disciplinato dall'articolo 6, che tuttavia lo rinomina «percorso personalizzato di inclusione sociale e lavorativa» (in rubrica) e «percorso personalizzato di inclusione sociale o lavorativa» (comma 1), per poi utilizzare le ulteriori formulazioni «progetto di inclusione sociale e lavorativa» (comma 4), «percorso personalizzato di accompagnamento all'inserimento lavorativo o all'inclusione sociale» (comma 5) e «progettazione personalizzata» (comma 6), mentre agli articoli 2, comma 7, lettera *c)*, 4, comma 7, e 5, comma 2, si fa riferimento più genericamente a un «progetto personalizzato» senza ulteriori specificazioni;

considerazioni di analogo tenore possono essere espresse con riguardo alla «piattaforma digitale dedicata ai beneficiari dell'Assegno di inclusione», che opera, secondo quanto previsto dall'articolo 5, comma 2, nell'ambito del Sistema informativo per l'inclusione sociale e lavorativa. Al comma 4 del medesimo articolo, che novella il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 150, si fa riferimento alla «piattaforma digitale per l'inclusione sociale e lavorativa per la presa in carico e la ricerca attiva»; tuttavia, all'articolo 10, comma 4, si utilizza la locuzione «piattaforma digitale per la presa in carico e la ricerca attiva», mentre all'articolo 4, comma 3, e all'articolo 12, commi 3 e 6, appare l'espressione «piattaforma di cui all'articolo 5». Si ritiene, in proposito, che la denominazione più corretta sia quella recata in forma di novella all'articolo 5, comma 4, alla quale dovrebbero dunque conformarsi tutte le altre occorrenze;

con particolare riguardo all'uniformità nell'utilizzo delle sigle, si ricorda che, ove si introduca una sigla, sarebbe opportuno impiegarla in modo univoco per l'identificazione dell'ente o istituto relativo. Tale criterio risulta disatteso con riferimento alla sigla SIISL, che compare all'articolo 4, comma 1, per il «Sistema informativo per l'inclusione sociale e lavorativa» istituito dall'articolo 5. Al secondo periodo del comma 1 e ai commi 2 e 3 dell'articolo 5 non si utilizza la sigla, bensì l'espressione «Sistema informativo» o «sistema informativo», che risulta ancora più indeterminata per l'uso dell'iniziale minuscola. L'articolo 3, commi 5 e 6, l'articolo 4, comma 7, e l'articolo 6, comma 7, utilizzano la formula di rinvio «sistema informativo di cui all'articolo 5», mentre al comma 10 dell'articolo 8 sono utilizzate due formulazioni diverse: «10. Tutti i soggetti, che accedono al sistema informativo di cui all'articolo 5, mettono a disposizione […] le informazioni sui fatti suscettibili di dar luogo alle sanzioni di cui al presente articolo. L'INPS, per il tramite del sistema informativo SIISL, mette a disposizione dei centri per l'impiego e dei comuni gli eventuali conseguenti provvedimenti di revoca o decadenza dal beneficio»;

sempre rispetto all'utilizzo delle sigle, è inappropriato l'utilizzo contestuale della sigla e dell'indicazione breve, come avviene al comma 10 dell'articolo 8 e al comma 3 dell'articolo 10. Lo stesso rilievo riguarda anche le sigle ISEE e DSU, utilizzate rispettivamente all'articolo 2, comma 2, lettera b), numero 1), e all'articolo 3, comma 10, di seguito alle corrispondenti denominazioni e così nuovamente riportate all'articolo 32, e la sigla INL, introdotta all'articolo 7 e poi abbandonata agli articoli 15 e 16;

alcuni riferimenti normativi interni non sono sufficientemente precisi e potrebbero determinare dubbi interpretativi. In particolare, all'articolo 2, comma 2, lettera b), numero 2), quinto, sesto e settimo periodo, si fa riferimento al «reddito familiare di cui al presente articolo», mentre sembra più puntuale il richiamo al «presente numero», poiché è proprio il numero 2) a definire il reddito familiare ai fini del diritto all'Assegno di inclusione; analogamente, all'articolo 3, comma 1, il riferimento al «reddito familiare, come definito nel presente decreto» potrebbe risultare più preciso rinviando al suddetto numero 2). Nella stessa ottica, all'articolo 2, comma 10, sembra opportuno riferire l'interruzione della continuità della residenza non «ai soli fini del presente decreto», bensì a quelli del «presente articolo», che stabilisce, al comma 2, lettera *a)*, i requisiti di cittadinanza, di residenza e di soggiorno per la fruizione dell'Assegno di inclusione;
l'articolo 4, comma 1, stabilisce che l'INPS verifichi il possesso dei requisiti e delle condizioni per l'accesso all'Assegno di inclusione «sulla base delle informazioni disponibili sulle proprie banche dati o tramite quelle messe a disposizione» da diversi altri enti; l'impiego del pronome dimostrativo "quelle" è ambiguo e potrebbe essere interpretato come riferito alle banche dati degli enti elencati, piuttosto che alle informazioni messe a disposizione dagli stessi;
all'articolo 6, comma 9, primo periodo, è stabilita una decorrenza «dalla data di istituzione dell'Assegno di inclusione», che sembra indeterminata nonostante l'articolo 1 disponga espressamente che l'Assegno è istituito dal 1° gennaio 2024;
all'articolo 6, comma 9, secondo periodo, si prevede che gli interventi e i servizi di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 147 del 2017 siano potenziati «Nei limiti della quota residua del Fondo per la lotta alla povertà e all'esclusione sociale», ma il secondo periodo del medesimo comma stabilisce che sia un decreto ministeriale a definire «una quota residua del predetto Fondo» destinata a tal fine, rendendo così ambigua la definizione delle risorse destinate alla misura, non essendo chiaro se il decreto debba definire la quota residua di cui al primo periodo del comma ovvero una parte della medesima quota. Poiché dalla formulazione del successivo comma 10, che demanda a un ulteriore decreto «i criteri di riparto della quota residua del Fondo», si deduce che ad essere destinata sia la quota residua nella sua interezza, la definizione della quota residua con il decreto indicato al comma 9, secondo periodo, appare superflua;
l'articolo 8, comma 7, dispone che siano riversati dall'INPS all'entrata del bilancio dello Stato «Gli indebiti recuperati con le modalità di cui all'articolo 38, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, …»; tuttavia, il citato comma 3 non prevede modalità di recupero di indebiti, bensì l'applicazione di sanzioni per l'illegittima fruizione delle prestazioni sociali agevolate, oltre alla restituzione del vantaggio conseguito per effetto dell'indebito accesso alle prestazioni sociali in questione. Appare, dunque, opportuno precisare che nel bilancio dello Stato confluiscono sia i vantaggi conseguiti, sia i proventi delle sanzioni irrogate;
l'articolo 10, commi 1 e 2, prevede incentivi per i datori di lavoro che assumano beneficiari dell'Assegno di inclusione; si ritiene che tali incentivi si riferiscano a ciascun lavoratore assunto dal medesimo datore di lavoro, ma tale previsione non è espressamente contenuta nel testo, che dovrebbe essere integrato in tal senso;
l'articolo 23 non esplicita l'ambito di intervento, se non in rubrica; infatti, il comma 1 consiste in una novella molto breve, mentre il comma 2 fa riferimento a «violazioni» e a «periodi di omissione» non meglio specificati;
l'articolo 27, comma 6, fa riferimento alle misure di cui ai commi «da 162 a 167» dell'articolo 1 della legge n. 178 del 2020; tuttavia il comma 162 stabilisce solo limitazioni all'applicazione di un'agevolazione istituita dal comma 161, cui si riferiscono anche i commi successivi;
all'articolo 28, la formulazione del comma 1 lascia indefinita nella sua prima parte l'identificazione degli enti nelle cui «diverse attività statutarie produttive e […] iniziative imprenditoriali» dovrebbero essere coinvolti i giovani con disabilità a favore dei quali è istituito un apposito fondo, rinviando tale identificazione implicita alla seconda parte del periodo;
all'articolo 29, la rubrica non rispecchia il contenuto della disposizione;
l'articolo 31, relativo all'attività liquidatoria dell'Alitalia, nel riprodurre disposizioni già recate da altri

atti normativi, presenta una formulazione mancante dei riferimenti normativi esterni necessari. In particolare, al comma 2 ricorrono due riferimenti rispettivamente a «titolari di titoli di viaggio, di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria di cui al comma 9» e a «gli effetti del comma 6 del presente articolo», articolo che tuttavia comporta solo due commi. Poiché al comma 1 dell'articolo si fa riferimento all'«esecuzione del programma», che sembrerebbe essere il programma della procedura di amministrazione straordinaria che, ai sensi del comma 4 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge n. 73 del 2021, doveva essere adeguato a una decisione della Commissione europea, si ritiene che i riferimenti di cui all'articolo 31, comma 2, debbano correttamente porsi al citato articolo 11-*quater*;
in base ai parametri di cui all'articolo 20-*bis* del Regolamento,
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:
invita la Commissione di merito a valutare la riformulazione delle seguenti disposizioni:
all'articolo 11, comma 1, sostituire le parole: «del monitoraggio sull'attuazione dell'Assegno di inclusione» con le seguenti: «del monitoraggio sull'attuazione delle disposizioni relative all'Assegno di inclusione»;
all'articolo 11, comma 2, sostituire le parole: «responsabile della valutazione dell'Assegno di inclusione» con le seguenti: «responsabile della valutazione dell'efficacia dell'Assegno di inclusione»;
all'articolo 11, comma 4, sostituire le parole: «si intende riferita all'Assegno di inclusione» con le seguenti: «esercita le sue competenze in relazione all'attuazione dell'Assegno di inclusione»;
all'articolo 11, dopo il comma 5, aggiungere il seguente: «Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali trasmette alle Camere il rapporto di cui al comma 1 insieme a una valutazione dell'impatto della disciplina recata dal capo I del presente decreto»;
sotto il profilo della qualità della legislazione:
con riguardo alla semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione,
raccomanda il rispetto del canone di uniformità nella denominazione degli istituti giuridici e nell'utilizzo delle sigle, evitando l'utilizzo contestuale della sigla e dell'indicazione breve;
raccomanda, inoltre, maggior precisione nell'utilizzo dei riferimenti normativi interni per evitare dubbi interpretativi;
invita la Commissione di merito a valutare la riformulazione delle seguenti disposizioni:
all'articolo 4, comma 1, sopprimere le parole: «tramite quelle»;
all'articolo 6, comma 9, primo periodo, sostituire le parole: «dalla data di istituzione dell'Assegno di inclusione» con le seguenti: «dal 1° gennaio 2024»;
all'articolo 6, comma 9, sopprimere il secondo periodo;
all'articolo 8, comma 7, sostituire le parole: «Gli indebiti recuperati con le modalità» con le seguenti: «Gli importi»;
all'articolo 10, comma 1, dopo le parole: «è riconosciuto» inserire le seguenti: «per ciascun lavoratore»;
all'articolo 10, comma 2, dopo le parole: «è riconosciuto» inserire le seguenti: «per ciascun lavoratore»;
all'articolo 23, comma 2, sostituire le parole: «Per le violazioni riferite ai periodi di omissione dal 1° gennaio 2023» con le seguenti: «Per le violazioni riferite agli omessi versamenti delle ritenute previdenziali e assistenziali, ai sensi dell'articolo 2, comma 1-*bis*, del citato decreto-legge n. 463 del 1983, come modificato dal comma 1 del presente articolo, per i periodi dal 1° gennaio 2023»;
all'articolo 27, comma 6, sostituire le parole: «da 162 a 167» con le seguenti: «da 161 a 167»;
all'articolo 28, comma 1, dopo le parole: «iniziative imprenditoriali» inserire le seguenti: «degli enti, delle organizzazioni e delle associazioni di cui al presente comma»;
all'articolo 29, sostituire la rubrica con la seguente: «Estensione del parametro della differenza retributiva per i lavoratori degli enti del Terzo settore»;
all'articolo 31, comma 1, dopo le parole: «L'esecuzione del programma» inserire le seguenti: «di cui al comma 4 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106,»;

all'articolo 31, comma 2, dopo le parole: «di cui al comma 9» inserire le seguenti: «dell'articolo 11-*quater* del citato decreto-legge n. 73 del 2021» e sostituire le parole: «comma 6 del presente articolo» con le seguenti: «comma 6 del medesimo articolo 11-*quater*».

1.5. Trattazione in Assemblea

1.5.1. Sedute

collegamento al documento su www.senato.it

1.5.2. Resoconti stenografici

1.5.2.1. Seduta n. 70 del 23/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

SENATO DELLA REPUBBLICA
------ XIX LEGISLATURA ------

70 a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO
MARTEDÌ 23 MAGGIO 2023

Presidenza del vice presidente GASPARRI,
indi del presidente LA RUSSA
e del vice presidente ROSSOMANDO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE: Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

RESOCONTO STENOGRAFICO
Presidenza del vice presidente GASPARRI

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 16,37).*
Si dia lettura del processo verbale.
PAGANELLA, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 18 maggio.*
PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che, in data 19 maggio 2023, è stato trasmesso dalla Camera dei deputati il seguente disegno di legge:
«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali» (714).

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.
Non essendo ancora terminata la Conferenza dei Capigruppo, sospendo per qualche minuto i nostri lavori, ricordando ai colleghi che alla ripresa il Presidente del Senato ricorderà il 31° anniversario della strage di Capaci. I rappresentanti dei Gruppi interverranno su questa ricorrenza al termine della seduta. Quindi, pregherei i colleghi di attendere in modo che la commemorazione possa essere seguita dall'Assemblea.
(La seduta, sospesa alle ore 16,41, è ripresa alle ore 16,54).

Presidenza del presidente LA RUSSA

In ricordo delle vittime della strage di Capaci

PRESIDENTE. *(Il Presidente e l'Assemblea si levano in piedi).* Oggi ricorre il 31° anniversario della morte di Giovanni Falcone, ucciso per mano della mafia assieme alla moglie Francesca Morvillo e ai non dimenticati tre uomini della scorta, Antonio Montinaro, Rocco Dicillo, e Vito Schifani. Lui come d'altronde Paolo Borsellino e tanti altri magistrati e uomini delle Forze dell'ordine hanno perso la vita perché temuti da cosa nostra. La loro professionalità, la loro determinazione e il loro coraggio non solo misero in ginocchio la mafia, ma furono - e sono tuttora - un esempio per tutti noi.

L'Italia dopo di loro - se mai l'avesse fatto - non ha mai chinato la testa, anzi l'ha rialzata in maniera ancora più forte per il loro eroismo, per la loro determinazione. La figura di Giovanni Falcone, che oggi ricordiamo, è stata di esempio per tanti giovani, per tanti uomini, per tante donne, e lo sarà per sempre.

I rappresentanti dei Gruppi mi hanno anticipato che vorranno intervenire per ricordarlo al termine della seduta.

Vi chiedo di osservare un minuto di silenzio in sua memoria. *(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio). (Applausi).*

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo si è riunita ed ha approvato modifiche e integrazioni al calendario corrente e anche il nuovo calendario dei lavori fino al 1° giugno.

Nella seduta di oggi, dopo la discussione dalla sede redigente del disegno di legge sulle celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti, avrà luogo la deliberazione sulla questione pregiudiziale, presentata ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento, in ordine al decreto-legge sul Ponte sullo Stretto di Messina. Ove possibile, inizierà la discussione generale sul provvedimento.

Il termine di presentazione degli emendamenti per l'Assemblea è fissato alle ore 19 di oggi.

L'ordine del giorno della seduta di domani prevede il seguito della discussione del decreto-legge sul Ponte sullo Stretto e, anche ove non concluso dalle Commissioni, la discussione del decreto-legge in materia di energia, salute e fisco. Per questo provvedimento il termine di presentazione degli emendamenti per l'Assemblea è fissato alle ore 20 di oggi.

La seduta di domani sarà sospesa dalle ore 13 alle ore 14 su richiesta di alcuni Gruppi parlamentari.

Alle ore 14 avrà luogo un'informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna.

Giovedì 25 maggio, alle ore 15, si svolgerà il *question time*, con la presenza dei Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze.

Il calendario della prossima settimana prevede la discussione del decreto-legge per il contrasto alla scarsità idrica e, ove conclusi dalle Commissioni, del decreto-legge per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro e della ratifica con la Svizzera sui lavoratori frontalieri, già approvata dal Senato e parzialmente modificata dalla Camera dei deputati.

Il calendario della settimana prevede inoltre l'eventuale possibilità di mozioni da definire.

Giovedì, 1° giugno, sono previsti il sindacato ispettivo e, alle ore 15, il *question time*.

Oggi lo spazio degli interventi di fine seduta, come già anticipato, sarà interamente dedicato al ricordo della strage di Capaci.

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi oggi, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato - ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento - modifiche e integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario dei lavori fino al 1° giugno:

Martedì	23	maggio	h. 16,30-20	- Disegno di legge n. 551 - Celebrazioni per il centesimo anniversario
Mercoledì	24	"	h. 10-20	
Giovedì	25	"	h. 10	

				della morte di Giacomo Matteotti *(dalla sede redigente)* - Deliberazione su proposta di questione pregiudiziale, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento, in ordine al disegno di legge n. 705 - Decreto-legge n. 35, Ponte sullo stretto di Messina - Disegno di legge n. 705 - Decreto-legge n. 35, Ponte sullo stretto di Messina *(approvato dalla Camera dei deputati) (scade il 30 maggio)* - Informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna **(mercoledì 24, ore 14)** - Disegno di legge n. 714 - Decreto-legge n. 34, Misure su energia, salute e fisco *(approvato dalla Camera dei deputati) (scade il 29 maggio)* - Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-

				bis del Regolamento **(giovedì 25, ore 15)**

Gli emendamenti al disegno di legge n. 705 (Decreto-legge n. 35, Ponte sullo stretto di Messina) dovranno essere presentati entro le ore 19 di martedì 23 maggio.
Gli emendamenti al disegno di legge n. 714 (Decreto-legge n. 34, Misure su energia, salute e fisco) dovranno essere presentati entro le ore 20 di martedì 23 maggio.

Martedì	30	maggio	h. 16,30-20	- Disegno di legge n. 660 - Decreto-legge n. 39, Misure per il contrasto della scarsità idrica *(scade il 13 giugno)* - Disegno di legge n. 685 - Decreto-legge n. 48, Inclusione sociale e accesso al mondo del lavoro *(voto finale entro il 4 giugno) (scade il 3 luglio) (ove concluso dalla Commissione)* - Disegno di legge n. 108-376-B - Ratifica Accordi Italia-Svizzera lavoratori frontalieri e doppie imposizioni *(approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (ove concluso dalle Commissioni)*
Mercoledì	31	"	h. 10-20	
Giovedì	1°	giugno	h. 10	

				- Mozioni da definire - Sindacato ispettivo **(giovedì 1°)** - Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento **(giovedì 1°, ore 15)**

I termini di presentazione degli emendamenti ai disegni di legge n. 660 (Decreto-legge n. 39, Misure per il contrasto della scarsità idrica) e n. 685 (Decreto-legge n. 48, Inclusione sociale e accesso al mondo del lavoro) saranno stabiliti in relazione ai lavori delle Commissioni.

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 705
(Decreto-legge n. 35, Ponte sullo stretto di Messina)
(Gruppi 3 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	38'
PD-IDP	26'
L-SP-PSd'AZ	23'
M5S	22'
FI-BP-PPE	18'
Az-IV-RE	14'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	14'
Misto	13'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	13'

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 714
(Decreto-legge n. 34, Misure su energia, salute e fisco)
(Gruppi 3 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	38'
PD-IDP	26'
L-SP-PSd'AZ	23'
M5S	22'
FI-BP-PPE	18'
Az-IV-RE	14'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	14'
Misto	13'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	13'

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 660
(Decreto-legge n. 39, Misure per il contrasto della scarsità idrica)
(Gruppi 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	50'
PD-IDP	35'
L-SP-PSd'AZ	30'
M5S	30'
FI-BP-PPE	24'
Az-IV-RE	19'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	18'
Misto	17'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	17'

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 685
(Decreto-legge n. 48, Inclusione sociale e accesso al mondo del lavoro)
(Gruppi 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	50'
PD-IDP	35'
L-SP-PSd'AZ	30'
M5S	30'
FI-BP-PPE	24'
Az-IV-RE	19'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	18'
Misto	17'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	17'

Discussione dalla sede redigente e approvazione del disegno di legge:
(551) ***SEGRE ed altri. - Celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti*** *(Relazione orale)* **(ore 17)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dalla sede redigente del disegno di legge n. 551.

Il 3 maggio scorso l'Assemblea ha deliberato la procedura abbreviata prevista dall'articolo 81 del Regolamento.

Il relatore, senatore Verducci, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

*VERDUCCI, *relatore*. Signor Presidente, colleghi, è un dovere da parte mia ringraziare in apertura il senatore Nencini, che nella scorsa legislatura fu il presentatore di questo provvedimento, i rappresentanti di tutti i Gruppi parlamentari, il Governo che lo ha sostenuto, in particolare il sottosegretario Mazzi che è qui in Aula e che lo ha seguito in tutte le sue fasi. Voglio inoltre ringraziare il sottosegretario Freni, che lo ha seguito in Commissione bilancio, e la Commissione cultura che lo ha approvato all'unanimità, in particolare il presidente Marti, che ha voluto che io ne fossi il relatore.

Presidente, colleghi, è un disegno di legge dal valore speciale quello su cui ho l'onore di relazionare all'Aula. Esso si compone di sette articoli ed è dedicato alla memoria e alla celebrazione della figura e del pensiero di Giacomo Matteotti, a cento anni dal suo assassinio. Il 10 giugno 1924 è una data che reca una macchia indelebile nella nostra storia e che andrebbe impressa sul muro di ogni municipio della nostra Repubblica come "data sacra" (come la definì Sandro Pertini).

Nel pomeriggio del 10 giugno 1924 Matteotti esce dalla casa dove vive con la moglie Velia e i loro tre bambini piccoli. Dopo pochi metri viene circondato e assalito; dopo una furiosa colluttazione viene rapito all'interno di una Lancia K e lì assassinato con una coltellata al cuore.

Gli aggressori appartenevano alla cosiddetta Ceka o "banda del Viminale", polizia segreta che era alle dirette dipendenze di Mussolini, Presidente del Consiglio e anche Ministro degli interni. Matteotti, deputato e capo socialista, pochi giorni prima, il 30 maggio, nell'Aula della Camera aveva pronunciato un discorso di condanna senza appello del fascismo, di denuncia dei brogli elettorali, della corruzione, della violenza squadrista come essenza stessa del fascismo.

Matteotti già nei mesi precedenti aveva documentato la ferocia squadrista, che impunemente stava uccidendo la vita civile e la democrazia liberale. Lo aveva fatto in un libro del 1923, intitolato «Un anno di dominazione fascista», che ebbe risonanza internazionale e che è un elenco impressionante dei crimini perpetrati dal fascismo ovunque, contro militanti politici e sedi dei partiti avversari contro singoli cittadini per il solo fatto di pensare liberamente: gli incendi delle tipografie dei giornali, le spedizioni punitive nelle scuole contro i maestri elementari e nelle università, le devastazioni continue contro le case del popolo, le società operaie, le cooperative e le leghe contadine, le organizzazioni sindacali e del lavoro, l'olio di ricino, spesso mescolato a nafta, che venivano costretti a bere nelle pubbliche piazze tutti coloro che non chinavano la testa.

Matteotti denunciò davanti al Parlamento italiano e davanti al mondo tutto questo e la natura strutturalmente criminale del fascismo, quella "teoria della violenza" e dello squadrismo che verrà descritta con lucidità da Emilio Lussu in «Marcia su Roma e dintorni», che è uno straordinario documento del crescendo di odio, violenza e intimidazione dentro cui viene ordito l'omicidio di Giacomo Matteotti.

Una violenza che sin dal 1921 i fascisti avevano portato anche dentro il Parlamento, con l'aggressione in pieno Transatlantico all'onorevole Francesco Misiano e, poco dopo, con l'uccisione in Puglia del deputato Giuseppe Di Vagno. Ad Argenta, nella provincia di Ferrara, che insieme al Polesine componeva il collegio elettorale di Matteotti, nell'agosto del 1923 lo squadrismo fascista aveva trucidato don Giovanni Minzoni. È in questo clima che Matteotti, anch'egli oggetto di ripetute intimidazioni e anche di un rapimento che lo avevano costretto a lasciare Rovigo, alza sempre più la sua voce contro il fascismo. Il suo è un discorso di verità e un atto politico netto, documentato e circostanziato.

Matteotti è deputato tra i più autorevoli in Patria ed è studioso e intellettuale politico molto influente anche fuori dall'Italia, nei circoli dell'Internazionale socialista, dove sarà tra i primi a parlare di "Stati uniti d'Europa". Dopo il discorso del 30 maggio, Matteotti è l'emblema dell'opposizione più irriducibile al fascismo. L'aggressione di cui sarà oggetto, fino alla morte, non è solo contro la sua persona e le idee che simboleggia, ma è l'aggressione finale del fascismo contro il Parlamento, contro la democrazia, contro le libertà civili e sociali. Per queste ragioni Matteotti è un simbolo: rappresenta il coraggio degli ideali democratici contro la tirannia e la dittatura.

Onorevoli colleghi, sappiamo che qui in Senato c'è una sala, una delle più belle, la sala Maccari, dove sono rappresentate le virtù dei senatori. È come se, idealmente, tra quelle immagini ci fosse anche quella di Matteotti: che non fu indifferente, che non ebbe paura di parlare, che non barattò i propri ideali, che tenne fede al proprio mandato, anche a costo della vita. E - fatemelo dire - c'è qualcosa di straordinario e di potente nel fatto che la prima firmataria del disegno di legge in esame sia la senatrice Liliana Segre, che reca impressi sulla propria pelle i segni dell'abominio nazifascista *(Applausi)*, di quello stesso odio che ha condannato a morte Matteotti. Tutto questo non ha solo un valore politico: tutto questo ha un valore storico. L'antifascismo è ciò che legittima le nostre istituzioni repubblicane, la nostra forza civile e morale. L'esempio di Matteotti ne è l'emblema ed è il fondamento della nostra Repubblica parlamentare.

C'è in questo disegno di legge una parte, forse la più importante, che è rivolta alle nuove generazioni, a quelle di oggi e a quelle che ancora debbono nascere. Perché costruire una memoria viva, che diventi partecipazione e impegno civico, ha bisogno di appartenenza e immedesimazione. La vicenda storica di Matteotti appartiene a tutti noi. I suoi ideali, in cui immedesimarsi, sono i valori scritti nella nostra Costituzione, quelli per i quali ci riconosciamo come italiani. Per questo motivo, Matteotti, la sua vita, le sue passioni, le sue battaglie per i più umili e i diseredati, per dare voce ed emancipazione a contadini e braccianti, che non ne avevano, rappresentano il significato e il sentimento più autentico di

una democrazia. Per questo la figura di Matteotti va studiata nelle nostre scuole e per questo chiediamo che ci siano apposite iniziative didattiche che coinvolgano le scuole di tutta Italia e borse di studio per studenti universitari e delle scuole superiori, per non disattendere mai la necessità della consapevolezza e della ricerca storica su uno dei tornanti più drammatici del nostro Paese.
Il corpo di Matteotti venne ritrovato dopo oltre due mesi dal rapimento e dall'omicidio. Venne ritrovato in una macchia, a molti chilometri da Roma, orrendamente seviziato. L'assassinio di Matteotti suscitò, a Roma e in tutta Italia, un'indignazione popolare e una rabbia enormi, che furono sul punto di travolgere il fascismo e Mussolini. Seguirono invece il definitivo colpo di Stato e l'instaurazione della dittatura proprio nella rivendicazione dell'omicidio di Matteotti.
Signor Presidente, allegato al disegno di legge in esame c'è un importante ordine del giorno, approvato all'unanimità dalla Commissione cultura, che chiede che gli eredi Savoia adempiano finalmente l'obbligo di trasmettere all'archivio di Stato i documenti mancanti inerenti le modalità con cui il fascismo occultò la verità sull'assassinio Matteotti e nascose le proprie responsabilità nel crimine.
Signor Presidente, colleghi, questo disegno di legge avrà un senso ogni volta che sarà letta una pagina scritta da Matteotti, perché gli ideali di fratellanza, di libertà, di giustizia sociale che si trovano in quelle pagine sono la dote più importante che possiamo trasmettere alle nuove generazioni, sono il modo più forte che abbiamo per tenere insieme memoria e futuro e per costruire democrazia.
Grazie, colleghi. *(Applausi)*.

Presidenza del vice presidente GASPARRI (ore 17,11)

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo non intende intervenire. La relazione, del resto, è chiara e condivisa.
Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge in esame, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti del Dipartimento di giurisprudenza dell'Università degli studi di Milano, che stanno assistendo ai nostri lavori. Buona visita al Senato e buoni studi nel campo del diritto. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione dalla sede redigente del disegno di legge n. 551 (ore 17,12)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli articoli, nel testo formulato dalla Commissione.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 1.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 2.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 3.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 4.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 5.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 6.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 7.
(Segue la votazione).
Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo alla votazione finale.

BORGHESE *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORGHESE *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Signor Presidente, colleghi senatori, sono molto lieto e onorato di prendere la parola oggi per dichiarare il voto favorevole a questo disegno di legge, presentato dalla senatrice a vita Liliana Segre e sottoscritto da altri senatori, che in effetti ripropone un testo di legge già approvato al Senato esattamente un anno fa e poi non ratificato dalla Camera dei deputati a causa dell'anticipato scioglimento delle Camere.

Votare a favore di una legge che prevede di celebrare solennemente la figura di Giacomo Matteotti a cento anni dal suo omicidio, avvenuto a Roma il 10 giugno del 1924, è per noi scontato e certamente doveroso. Giacomo Matteotti, socialista, ma anche anticomunista convinto, può essere considerato a tutti gli effetti un padre della Repubblica e della democrazia italiana, nate ventidue anni dopo la sua tragica fine.

I principi fondanti della democrazia italiana, scolpiti nella Costituzione repubblicana, sono stati praticati da Giacomo Matteotti durante la sua attività politica e sindacale. Sicuramente ci mise molta convinzione e determinazione, tali da non poter essere sopportati da quello che sarebbe diventato, da lì a pochi mesi, un vero regime che ha segnato la storia del nostro Paese. Peraltro, il convincimento che si era fatto strada nella mente di Matteotti riguardo a quel periodo della nostra storia aveva determinato contrapposizioni, e non solo nei confronti del nascente regime, ma persino tra i socialisti cosiddetti collaborazionisti che militavano nel partito di Matteotti. Tutto ciò aveva fatto di Giacomo Matteotti un facile bersaglio da colpire.

La situazione precipitò dopo il famoso intervento alla Camera, successivo alle elezioni tenutesi il 6 aprile 1924. Lo stesso Matteotti, di fronte alle violente reazioni dei deputati nei suoi confronti, uscendo dalla Camera avvertì un deputato che era arrivato il momento di preparare la sua commemorazione.

La celebrazione, dunque, con varie iniziative, della figura di Matteotti a cento anni dalla sua tragica morte, anche concedendo un contributo per la nuova sede del museo che ricorda le gesta nella sua città natale, a Fratta Polesine, non può che essere accolta favorevolmente anche da tutti noi, per continuare il suo insegnamento e indicare il suo esempio ai nostri giovani.

Annuncio, quindi, signor Presidente, il voto favorevole del Gruppo Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE al provvedimento in esame.

DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Signor Presidente, voglio subito anche io esprimere la soddisfazione, mia e del mio Gruppo, per questo provvedimento che crediamo anche noi possa rappresentare una opportunità di scelta culturale, pedagogica e didattica di investire sulla memoria; la memoria come strumento di conoscenza, per non dimenticare, per svegliare quei pregiudizi che condussero e rischiano ancora di condurre a un nuovo oblio della ragione: perché è sempre stato così.

L'articolazione di questo provvedimento - come ho già avuto modo di dire - permette che il ricordo di Matteotti non sia affidato soltanto al ricordo individuale o collettivo, ma divenga invece patrimonio della coscienza pubblica, attraverso ciò che è più importante, ovvero attraverso la promozione, anche mediante l'assegnazione di apposite borse di studio rivolte agli studenti, della ricerca storica e dello studio aventi ad oggetto la vita, il pensiero e l'opera del deputato e dirigente socialista.

Signor Presidente, io credo che, quando si parla delle celebrazioni a un secolo dall'assassinio di Matteotti, queste non vadano intese semplicemente come una commemorazione; e ciò perché Giacomo Matteotti non ha bisogno di essere commemorato; il suo nome, il suo esempio e la sua barbara uccisione sono incisi nell'anima di tutti i democratici in questo Paese, e non soltanto in questo Paese. Allora, se diciamo che bisogna celebrare Matteotti, quello che intendiamo dire è che vogliamo rivendicare e trasmettere un'eredità, così come è stata trasmessa a noi, facendo di quella eredità una vera e propria pietra angolare della nostra Costituzione.

Parlare di antifascismo è naturalmente indispensabile e tuttavia probabilmente, in un certo senso, generico, perché quello di Matteotti è stato l'antifascismo di un giovane uomo politico che ancora non

aveva visto il regime, la dittatura, il partito unico, l'invasione dell'Etiopia, la campagna e poi le leggi razziali, la Repubblica di Salò: tutte cose che evidentemente arrivarono dopo la sua morte. Era l'antifascismo di un uomo che, senza conoscere quello che il fascismo sarebbe diventato, quando ancora moltissimi si illudevano di poterlo addomesticare e di poterci convivere, ne aveva visto invece lucidamente la sua inevitabile evoluzione. Aveva cioè capito quale fosse la vera natura del fascismo e provato a fermare quella corsa verso il precipizio: esattamente quella natura strutturalmente criminale, come la definì Lussu, che anche il senatore Verducci ha voluto giustamente, poco fa, richiamare.

Erano molti in quei mesi a considerare le violenze del 1921 e del 1922, la repressione brutale del movimento socialista, un effetto collaterale: lo potremmo definire così, se non addirittura un male necessario per contrastare il bolscevismo; qualcosa cioè che poteva finanche essere tollerato in un Paese democratico, se non apertamente incoraggiato. Quella zona grigia, quella scelta di chiudere consapevolmente gli occhi, è essa stessa all'origine del fascismo, forse ancora di più della stessa violenza delle camicie nere. La battaglia di Matteotti fu esattamente su questo, fu esattamente contro quella zona grigia, così come contro lo squadrismo. Aveva ricostruito meticolosamente e denunciato per primo le gesta dello squadrismo, anche quando le regole democratiche erano ancora formalmente in vigore, e questo permetteva a molti di non vedere ciò che invece era sotto gli occhi di tutti.

Il discorso che Matteotti pronunciò alla Camera il 30 maggio del 1924, che è stato tante volte ricordato, quello che dieci giorni dopo gli sarebbe costato la vita, in cui denunciava i brogli, le violenze e le intimidazioni nelle elezioni del 6 aprile precedente, fu estremamente duro. Era naturalmente anche il suo carattere che gli era valso il soprannome di "tempesta" - come sappiamo tutti - ma era anche una decisione lucida, perché il suo intento era esattamente ostacolare l'avvicinamento dei partiti moderati al fascismo, contrastare cioè quella tendenza vigliacca e opportunista che stava invece spalancando le porte alla dittatura. Sapeva di correre un rischio enorme, perché disse: ««Il mio discorso l'ho fatto, ora voi preparatemi l'orazione funebre». Ne abbiamo discusso anche in quest'Aula tante volte.

Ebbene, l'eredità di Matteotti, quella che noi abbiamo oggi il dovere di trasmettere, in particolare alle generazioni più giovani, non è soltanto l'obbligo di opporsi alle dittature e alla violenza politica, ma è anche non fingere mai per viltà, oppure per opportunismo, di non accorgersi di cosa sta succedendo finché non è troppo tardi, come per l'appunto successe alla democrazia italiana in quel suo ultimo anno di vita, prima cioè che calassero quelle tenebre che Matteotti e pochi altri ebbero il coraggio di riconoscere e combattere.

Ecco, penso che quella lezione sia particolarmente viva ancora oggi ed è anche il motivo per cui non dobbiamo chiudere gli occhi mai dinanzi ai rischi che corrono sempre, anche ora, le nostre democrazie. È il motivo per cui il mio Gruppo ha presentato più volte diverse interrogazioni per chiedere lo scioglimento delle organizzazioni neofasciste *(Applausi)*, quelle che si pongono in aperta violazione e in aperto contrasto della XII disposizione transitoria e finale della Costituzione italiana e della legge n. 645 del 1952. È il motivo per cui bisogna bloccare e reprimere, per esempio, il fenomeno dilagante del neofascismo in rete che ben conosciamo.

È anche il motivo per cui dobbiamo ancora ringraziare chi ha promosso e voluto questo provvedimento - il senatore Verducci, che ne è stato relatore, e naturalmente la senatrice Segre - affinché quella memoria di sangue che ha attraversato e segnato nel profondo la storia del nostro Paese resti viva nella memoria collettiva per non essere dimenticata. *(Applausi)*.

PATTON *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PATTON *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Signor Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, Governo, il 10 giugno 1924 il deputato socialista Giacomo Matteotti veniva sequestrato da una squadra fascista, tramortito, caricato a forza in un automobile sul lungotevere romano Arnaldo da Brescia, e il suo cadavere veniva ritrovato due mesi dopo lungo la via Flaminia, in una fossa scavata per nascondere i resti. Il 20 agosto la sua salma veniva trasportata a Fratta Polesine, suo luogo natale per essere omaggiata dal tributo popolare.

L'assassinio di Matteotti rappresenta l'epilogo della fase iniziale dell'esperienza fascista in cui

l'ingenua speranza di tanti democratici popolari e liberali di costituzionalizzare il fascismo si infranse contro l'effettiva volontà di Mussolini di imporre la dittatura.

La notizia del delitto Matteotti fece capire al mondo la vera natura del fascismo, anche se questa consapevolezza non riuscì a evitare la dittatura, le leggi razziali, l'Olocausto, con i campi di concentramento e, soprattutto, la Seconda guerra mondiale.

Nel 2024 ricorre il centenario della sua uccisione e con essa del buio della democrazia. Per questo è importante ricordare il suo coraggio, la sua intransigenza verso il fascismo, la sua lotta per la libertà e per la difesa del ruolo del Parlamento.

Il ricordo, a cento anni di distanza, deve però farci riflettere sulle omissioni e sulle responsabilità; la complicità della monarchia innanzitutto, ma anche i ritardi delle forze politiche nel capire il disegno mussoliniano e i relativi gravi errori, come l'approvazione della legge Acerbo, un proporzionale con premio di maggioranza che nell'aprile 1924 consegnò il 70 per cento dei seggi parlamentari al listone fascista. *(Applausi)*.

Il ricordo deve inoltre aiutarci a tenere presente che il delitto Matteotti è stato preceduto da anni di violenze, intimidazioni e contrazioni della libertà in molti territori italiani, iniziate proprio nelle campagne del Polesine; molti, troppi italiani all'epoca si sono adeguati alla prepotenza fascista e per anni, fino alla Resistenza, non hanno avuto la forza e il coraggio di combattere per la libertà.

Per questo la forza della nostra Costituzione repubblicana è così intensa e persistente, perché in sé contiene tutti gli anticorpi per evitare che il buio del dispotismo possa riprendere il sopravvento sulla democrazia.

Da questo punto di vista alle lacune archivistiche occorre rispondere imprimendo un forte stimolo alla ricerca storiografica. L'archivio storico del Senato della Repubblica non si è sottratto a questo imperativo che offre anche una riparazione postuma al misfatto compiuto dall'allora Senato del Regno assolvendo il generale De Bono.

Mettere a fattor comune gli atti processuali del Senato, quelli delle giurisdizioni che si occuparono del processo comune e quelli degli avvocati Modigliani e Galliano Magno (confluiti in copia a Londra grazie a Salvemini) significa non soltanto compiere una operazione filologicamente proficua, ma anche e soprattutto spiegare come la torsione della storia subita dal nostro Paese ebbe origine e perché i depistaggi, le inerzie e le connivenze sono nemiche dell'accertamento della verità. Conoscere per deliberare è un imperativo che parte da qui e può estendersi a tutti gli altri angoli oscuri della storia repubblicana, grazie alle desecretazioni condotte ai sensi delle direttive Prodi, Renzi e Draghi.

In conclusione, signor Presidente, il 2024 sarà un anno importante per ricordare, riflettere e rinsaldare la coscienza di sé. Molti luoghi che hanno ospitato in vita Giacomo Matteotti e la sua famiglia ci ospiteranno per ripercorrere quei momenti; ci ospiterà anche la casa dei nonni paterni di Matteotti nel piccolo paese di Comasine, nella Val di Sole trentina.

Alla memoria di Giacomo Matteotti vanno rispetto e gratitudine per averci indicato come costantemente deve essere tracciato il solco netto tra libertà e tirannide, tra dignità personale e servilismo, tra interesse e bene comune. Le sue idee costituiscono un insegnamento sempre attuale, così come la sua celebre frase: «Uccidete pure me, ma l'idea che è in me non l'ucciderete mai», riferendosi a quell'idea antifascista di uguaglianza e di libertà. Per usare le parole di Liliana Segre nell'intervento di apertura di questa legislatura, la Costituzione italiana, come disse Piero Calamandrei, non è un pezzo di carta, ma è il testamento di 100.000 morti caduti nella lunga lotta per la libertà; una lotta che non inizia nel settembre del 1943, ma che vede idealmente come capofila Giacomo Matteotti.

Votiamo quindi sì alla chiamata che il disegno di legge in esame ci ripropone. *(Applausi)*.

VERSACE *(Az-IV-RE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERSACE *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, innanzitutto ci tengo anch'io a esprimere un sentimento di piena gratitudine verso la senatrice Liliana Segre, *(Applausi)* a cui va il merito di aver voluto ripresentare proprio in questa legislatura un disegno di legge dal forte valore simbolico e politico che, a causa del termine anticipato della legislatura precedente, non ha potuto ottenere la deliberazione di entrambe le Camere. Desidero altresì ricordare che in 7a Commissione - come ha già detto prima di

me il collega Verducci, relatore del provvedimento - abbiamo lavorato davvero con grande sinergia con tutti i colleghi della Commissione, che ringrazio insieme anche al presidente Marti; in questo modo è stato possibile irrobustire gli stanziamenti finalizzati alle iniziative legate al centenario, anche e soprattutto per diffondere al meglio l'eredità politica, oltre che umana, lasciata da Giacomo Matteotti. Probabilmente è un segno che, al di là delle posizioni molto distanti, possiamo e dobbiamo tutti quanti riconoscerci nei principi e nei valori dell'antifascismo democratico.
Il presente disegno di legge si inserisce nell'ambito delle iniziative previste in occasione del prossimo centenario, nel giugno 2024, dell'uccisione di Giacomo Matteotti, il deputato socialista che venne aggredito e ucciso dalla polizia politica fascista per aver denunciato dall'Aula di Montecitorio i brogli elettorali e le violenze squadriste che avevano imposto con il terrore l'affermazione del partito fascista di Mussolini alle elezioni politiche del 1924. Si tratta di un'iniziativa che stanzia nuove risorse e che servirà a tenere vivo il ricordo e gli insegnamenti di Matteotti. Tra le tante iniziative, non posso non citare il premio istituito con la legge n. 255 del 5 ottobre 2004, che da diciannove anni viene assegnato ad opere che illustrano gli ideali di fratellanza tra i popoli, di libertà e di giustizia sociale che hanno ispirato la vita di Matteotti; ma si stanziano anche oltre 50.000 euro per tre anni per sostenere la casa museo di Fratta Polesine in provincia di Rovigo, dove Matteotti nacque.
Se dovessimo spiegare, soprattutto ai più giovani, per lasciare comunque un'eredità importante alle nuove generazioni - sono felice del fatto che oggi qui in Aula ci siano proprio degli studenti - perché è così importante ricordare la storia e la figura di un uomo visionario e coraggioso, di un precursore del riformismo come Giacomo Matteotti, basterebbe dire che è stato uno dei primi esponenti politici ad aver intuito le reali intenzioni di Mussolini, la sua volontà di instaurare in Italia un vero e proprio regime dittatoriale quando ancora in tanti, anche nelle opposizioni, anche nel suo stesso partito, non vedevano o fingevano di non vedere i rischi concreti di una deriva autoritaria.
Oggi celebrare Matteotti, un uomo che sfidò con astuzia il regime, usando le armi democratiche della parola e dell'azione politica, significa tanto: significa non solo onorare il suo martirio per la libertà, ma soprattutto fare tesoro della sua lezione, difendere la democrazia e la libertà sempre e comunque. *(Applausi)*.
Va detto che solo dopo la sua tragica scomparsa, prima rapito e poi ucciso in quel giugno del 1924, i partiti antifascisti decisero di unire forze nella cosiddetta secessione dell'Aventino. E soltanto con la morte di Matteotti Mussolini mostrò il vero volto di quel regime fascista che avrebbe soggiogato l'Italia per venti interminabili anni, culminati poi - come molti di noi ricordano - con le leggi razziali e l'entrata in guerra a fianco di Hitler. È proprio dal sangue di Matteotti che sarebbe nata quella Resistenza che in clandestinità, nonostante le persecuzioni e le incarcerazioni, il confino e gli omicidi, avrebbe gettato le basi per la liberazione dell'Italia e la riconquista della democrazia. Non è quindi un caso che oggi, a cento anni dalla sua uccisione, le parole di Matteotti ci risuonino come un monito sempre attuale a non abbassare mai la guardia contro il rischio - lontano o vicino che appaia - di derive illiberali, a difendere la democrazia e la libertà riconquistata a caro prezzo di dolore e sangue.
Ieri, 22 maggio, ricorreva l'anniversario della nascita di Matteotti. Oggi ricordiamo una figura importante come è stata quella di Giovanni Falcone, una colonna, un faro, un simbolo di coraggio e di legalità, anche a costo della propria vita. *(Applausi)*. Entrambi hanno difeso fino alla fine la nostra libertà. Ed è proprio con commozione, ricordando queste due date e con riconoscenza profonda per quello che hanno rappresentato, che dichiaro il voto convintamente favorevole del Gruppo Azione-Italia Viva-RenewEurope. *(Applausi)*.
CRAXI *(FI-BP-PPE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
CRAXI *(FI-BP-PPE)*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il 30 maggio 1924 Giacomo Matteotti, segretario del Partito socialista unitario, tenne nell'Aula della Camera dei deputati il suo ultimo discorso da parlamentare, continuamente interrotto dalle urla di dissenso, dalle ingiurie e dai gesti provocatori. Egli denunciò il clima di violenza che aveva fatto da cornice alle elezioni politiche del 6 aprile, i brogli e i soprusi che avevano accompagnato le operazioni di voto. Matteotti terminò con fatica il suo intervento, lasciando in eredità al Paese il più alto esempio di coraggio, orgoglio

nazionale, amore per la libertà. Di lì a qualche giorno un crimine efferato, figlio dello squadrismo fascista, avrebbe spezzato la vita di un uomo che, non ancora quarantenne, era padre di tre figli.

La storiografia è concorde nel ritenere che la vibrata protesta in Aula segnò il destino di un deputato socialista e che la reazione alla crisi che ne seguì, *in primis* l'Aventino, spinse Mussolini ad avviare - o quantomeno ad accelerare - quella stretta autoritaria che, nel volgere di poco tempo, avrebbe fissato definitivamente i tratti della dittatura a viso aperto.

Contro quell'infausta prospettiva, Matteotti sollecitò la resistenza senza limite, rivolgendosi ai puri di cuore, ricercando gli atti di coraggio e di fermezza dei compagni, perché era giunto il momento di attingere a quelle energie morali che restavano intatte in mezzo al frantumarsi dell'inquadramento materiale.

Giacomo Matteotti fu martire che si sacrificò in nome della libertà e, se si vuole rendergli omaggio, per onestà intellettuale non si può sottacere che Gramsci lo apostrofasse come social-traditore; non si può sottacere che Gramsci aveva torto e Matteotti ragione, e che il riformismo socialista è l'unica cultura della sinistra ad aver retto il confronto con la storia.

Commemorandolo a Rovigo nel 1985, nel centenario della nascita, il presidente del Consiglio Bettino Craxi disse che nella vita e nelle opere di Matteotti c'era un insegnamento attualissimo: l'importanza della politica vissuta come fede e come ideale, scienza e cultura, in diretto rapporto con la propria intelligenza e le proprie convinzioni, senza alcuna concessione agli opportunismi, alle consuetudini, alle credenze, ai miti del tempo; la politica come dovere morale e creazione dell'uomo; la politica come volontà e azione.

Sono trascorsi lunghi decenni e, guardandoci intorno, possiamo ben dire che quell'insegnamento è ancora oggi attualissimo. Certo, non sono più i tragici tempi in cui Matteotti visse e vi immolò l'esistenza, ma quegli ideali faticano ad assumere fisionomia di concretezza. Le difficoltà non mancano e sono sotto gli occhi di tutti. La lontananza della politica dai sentimenti, dagli interessi, dalle necessità delle persone è pari ai momenti peggiori della storia d'Italia.

Giacomo Matteotti fu, per tanti versi, un uomo estraneo alla fase storica in cui visse; un uomo che anticipò i tempi; un riformista moderno con idee chiare sulla democrazia come fondamento della libertà, sulla forma e sui doveri del Governo, sulla funzione dei partiti e dei sindacati, sul ruolo delle masse proletarie e contadine. In un partito che parlava solo di classe, egli preferiva dire Nazione e scrivere di amor di Patria. In un partito che discettava solo di rivoluzione, egli indicava i beni irrinunciabili della libertà e della democrazia.

Fu proprio l'amore per la libertà, unitamente alla fierezza del carattere, che lo portava a respingere ogni sopruso, a fare di lui il primo e più tenace avversario del fascismo e parimenti del comunismo, dei quali percepì da subito il carattere autoritario e illiberale. La sua lotta al fascismo in Parlamento, nelle piazze, sulle colonne dei giornali, cominciò già nel 1921 e l'ultimo discorso a Montecitorio fu solo il corollario di un percorso coerente, lineare, coraggioso e dignitoso. Il suo, certamente, fu un sacrificio cosciente. La frase pronunciata dopo il discorso di denuncia dei brogli e delle violenze con cui il fascismo aveva vinto le elezioni, «ed ora preparate il mio elogio funebre», non fu semplicemente retorica: da tempo Matteotti aveva maturato la convinzione che non bastasse più il sacrificio di tanti militanti, ma che occorresse portare lo scontro più in alto, a livello delle figure apicali, dei dirigenti politici, perché solo il sangue eccellente avrebbe potuto fungere da monito per la Nazione, instradandola verso un avvenire diverso che non fosse quello ornato di violenza e sopraffazione.

La storia ha dimostrato che egli non si sbagliava, se a distanza di un secolo noi siamo qui a ricordarne le gesta e le parole, a celebrarne l'esempio. «Se si fosse intesa fino in fondo la lezione di Matteotti» - disse ancora Bettino Craxi - «sarebbero stati evitati molti errori e tante illusioni sopravvissute fino ai giorni nostri: la rivoluzione senza rivoluzione e senza cose da rivoluzionare; il riformismo senza politica, senza principi e senza ideali, il protezionismo comunque inteso, l'interesse particolare disgiunto dall'interesse generale».

Onorevoli senatori, Giacomo Matteotti fu apostolo di verità e di ragione. Riscoprirne l'opera e valorizzarne il pensiero, promuovere iniziative di studio, sollecitare le giovani generazioni all'impegno quotidiano nella ricerca e nell'approfondimento di lineamenti biografici che rischiararono quell'epoca

buia significa tenere vivo il mosaico storico e identitario del nostro Paese.
La memoria è conoscenza e ci consente di vivere il presente in modo più consapevole. Il Gruppo parlamentare Forza Italia esprime il suo voto favorevole al disegno di legge oggetto di esame. *(Applausi)*.
ALOISIO *(M5S)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
ALOISIO *(M5S)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la morte di Giacomo Matteotti è un monito per qualsiasi donna o uomo che ama la libertà e vive nel rispetto di se stesso e del prossimo, che ama la vita in tutte le sue manifestazioni, che sia un essere umano come ogni altro essere vivente.
Negli ultimi mesi la nostra umanità è scossa da una guerra che sta mettendo a dura prova il concetto stesso di fratellanza universale. Ogni giorno assistiamo, inermi e impotenti, alle immagini trasmesse dai telegiornali, che riflettono i soprusi e l'arroganza di chi sta anteponendo i propri biechi interessi, in maniera palese o da dietro le quinte, al concetto stesso di libertà e di vita. Oltre al conflitto in Ucraina, penso ad esempio alle notizie che proprio negli ultimi giorni ci arrivano dal Sudan, un Paese in guerra da cui l'ONU prevede oltre un milione di rifugiati in fuga, messi in ginocchio da un sanguinoso conflitto scoppiato nelle ultime settimane. Oppure penso alla guerra civile che sta affliggendo il Congo, come recentemente testimoniato dal premio Nobel Denis Mukwege; o ancora all'eterno conflitto tra Israele e Palestina.
Eppure, in un passato nemmeno tanto remoto, anche il nostro Paese si è trovato a fare i conti con un periodo buio, probabilmente il più terribile della propria storia recente, che ha lasciato un'onta indelebile nel nostro DNA, relegando in fondo ad una caverna il nostro orgoglio italiano. Mi riferisco ad un periodo, quello fascista, che è stato ispiratore di morte e violenza, sopraffazione e distruzione dei pilastri che sorreggevano la nostra comunità, i cui millenni di storia sono stati infangati da appena vent'anni di dittatura. Una dittatura che affondò le sue radici ed ebbe il suo *incipit* nel tragico rapimento e omicidio di Giacomo Matteotti, avvenuto il 10 giugno 1924 per mano fascista.
Ebbene, nel 2024 ricorreranno i cento anni da questa tragedia, che ha *in primis* privato il nostro Paese di un grande pensatore, ma non solo, perché a morire non fu solo il politico Matteotti, ma anche la nostra democrazia, cui seguirono la fine della libertà di stampa e l'emarginazione delle opposizioni.
Colleghi, Matteotti era un uomo di grande coraggio e integrità, che ha dedicato la sua vita alla lotta contro i totalitarismi e per la difesa dei diritti dei lavoratori e della libertà di pensiero. La sua morte prematura è stato un colpo terribile per il nostro Paese, ma il suo sacrificio ha ispirato una generazione di italiani a lottare per la libertà e la giustizia, accendendo una scintilla che ha fatto crescere la fiamma della resistenza e della lotta per la libertà.
Il nostro impegno non deve pertanto limitarsi alla difesa dei diritti civili e politici. Dobbiamo anche impegnarci a creare una società più giusta e solidale, in cui tutti i cittadini abbiano accesso alle opportunità e ai servizi di cui hanno bisogno per realizzare il loro potenziale e per affermare il diritto ad una vita libera e democratica, degna di essere vissuta. Dobbiamo impegnarci a combattere le disuguaglianze, la povertà e l'esclusione sociale e a permettere l'uguaglianza di genere e l'affermazione delle diversità culturali. Dobbiamo impegnarci tutti, al di là di ogni colore politico, a difendere la democrazia e le istituzioni che la sostengono, promuovendo la partecipazione civica e la trasparenza, al fine di garantire che tutti i cittadini abbiano voce in capitolo nelle decisioni che riguardano la loro vita e il loro futuro.
Onorevoli colleghi, con queste dovute premesse non posso che ringraziare la senatrice Liliana Segre per averci concesso l'opportunità di celebrare il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti, attraverso un disegno di legge che ci fa riflettere su una pagina nera del libro della civiltà umana, una pagina che non va stracciata e dimenticata, ma che deve divenire patrimonio storico e che sia di monito per le future generazioni, affinché mai più si verifichino episodi così tragici.
Entrando nel merito, il testo si compone di sette articoli, incentrati principalmente sul sostegno a tutte le azioni volte a promuovere la figura di Matteotti, a partire dai luoghi che lo videro protagonista. Tuttavia, onorevoli colleghi, la sua figura è patrimonio immateriale di tutta l'Italia, pertanto ho ritenuto importante tenerne viva la memoria e l'insegnamento, depositando un emendamento volto a sostenere

gli enti comunali che intitoleranno strade o piazze alla figura di Giacomo Matteotti, attraverso campagne di comunicazione istituzionale dedicate.

Inoltre, attraverso un'altra proposta emendativa, ho intenso ampliare la rete delle collaborazioni per la promozione di iniziative didattiche e formative per gli istituti scolastici anche alle biblioteche, ai musei e alle istituzioni culturali, in modo da permettere una più ampia e capillare conoscenza della figura di Giacomo Matteotti sul territorio nazionale. Ho rafforzato tale finalità tramite il deposito di un altro emendamento che ha l'obiettivo di coinvolgere, nella partecipazione alle iniziative per la celebrazione dei cento anni dalla morte di Giacomo Matteotti, il maggior numero di istituzioni culturali su tutto il territorio nazionale, in particolare per la realizzazione di proiezioni cinematografiche e spettacoli teatrali.

Infine, ho proposto l'attribuzione del patrocinio morale della Presidenza del Consiglio dei ministri alle iniziative svolte prioritariamente nei Comuni di Fratta Polesine, Villamarzana, Boara Polesine, Rovigo, Messina, Ferrara, Varazze e Roma, quali luoghi particolarmente simbolici e rappresentativi della vita e delle attività di Giacomo Matteotti.

Onorevoli colleghi, il presente disegno di legge, se da un lato intende ricordare Matteotti come un martire della libertà e della democrazia e come esempio di coraggio ed impegno civico, dall'altro ci spinge a lottare per un futuro migliore, per un'Italia più giusta, più libera e più solidale, perché al giorno d'oggi la libertà, come la democrazia, si può annientare in tanti modi e non solo togliendo la vita, ma anche mettendo un bavaglio o privando i cittadini delle libertà personali. Ce lo ricorda ancora oggi Amnesty International, con il caso di Julian Assange, reo di aver svelato crimini di guerra.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, Papa Giovanni Paolo II ci insegna che la libertà non consiste nel fare ciò che ci piace, ma nell'avere il diritto di fare ciò che dobbiamo ed oggi, nella sacralità di quest'Aula, abbiamo il diritto di fare ciò che dobbiamo, ovvero approvare un provvedimento che vede il MoVimento 5 Stelle favorevole. Consentitemi di rinnovare un grande plauso a una nostra collega, che è stata, è e sarà sempre, per la sua esperienza di vita e per la sua costante capacità di mettersi in relazione col prossimo, un faro acceso sulla salvaguardia del diritto alla libertà e alla democrazia: la nostra senatrice a vita, Liliana Segre.

Inoltre, estendo i ringraziamenti a tutta 7a Commissione permanente cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport, e al relatore, senatore Verducci. *(Applausi)*.

PAGANELLA *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANELLA *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, prima di iniziare il mio intervento in dichiarazione di voto, vorrei rivolgere un pensiero commosso per la scomparsa di Maria Giovanna Maglie *(Applausi)*, donna coraggiosa, giornalista e intellettuale appassionata e mai scontata, una vera combattente per le idee di libertà. *(Applausi)*. A lei va il nostro ricordo e ai suoi familiari e ai suoi cari un abbraccio affettuoso da tutto il Gruppo Lega.

Nel preparare il mio intervento sul disegno di legge relativo alle celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti, mi sono chiesto qual è l'insegnamento che si trae dalla vita e dalle opere di questa grande figura di uomo politico e, soprattutto, che cosa si può aggiungere con un breve intervento a quanto è già ben noto sul suo ruolo senza cadere nella retorica.

Quello che vorrei qui evidenziare, dunque, è soprattutto l'aspetto umano della figura di Matteotti, che va a tutti gli effetti ricordato come un eroe civico della nostra storia. Sì, perché che cosa c'è di più eroico che compiere la propria missione di vita, pur sapendo di andare incontro alla morte?

Matteotti era perfettamente consapevole che la sua battaglia in nome della libertà, della democrazia e della legalità lo avrebbe condannato a morte. Il 30 maggio del 1924, dieci giorni prima del suo assassinio, infatti, Matteotti tenne un discorso alla Camera e, appena terminato, disse ai suoi compagni di partito: «Io il mio discorso l'ho fatto; ora voi preparate il discorso funebre per me». A testimonianza che Matteotti fosse pienamente consapevole del pericolo, inoltre, è stata ritrovata vent'anni fa una lettera postuma di risposta a un collega professore e senatore liberale, che gli offriva una cattedra per salvargli la vita e le sue parole furono di non poter tornare a insegnare perché: «Non solo la convinzione» - queste le sue parole - «ma il dovere oggi mi comanda di restare al posto più pericoloso

per rivendicare quelli che sono i presupposti di qualsiasi civiltà e Nazione moderna».

Credo, dunque, che il suo nome e il suo ricordo vadano legati proprio in questa logica a quelli di altri grandi italiani come Giovanni Falcone, che venne assassinato proprio il 23 maggio di trentun anni fa e Paolo Borsellino, protagonisti entrambi di una testimonianza di eroico sacrificio, nonostante fossero pienamente consapevoli del pericolo che correvano.

Qui sta la grandezza di questi uomini e qui sta la grandezza di Matteotti, per cui oggi siamo qui a discutere una legge per celebrarne la ricorrenza della morte.

Matteotti possedeva due qualità rare tra i parlamentari di allora: il coraggio e il carattere. Era un uomo tutto d'un pezzo, alle sue idee credeva con ostinazione e con altrettanta ostinazione le applicava. Chiunque lo incontrasse rimaneva colpito dalla sua serietà e dal suo stile antiretorico. Era magro, smilzo nella persona; non assumeva mai pose gladiatorie. Rideva volentieri, ma da tutto il suo atteggiamento e, soprattutto, da certe sue dichiarazioni brevi, si sprigionava una grande energia.

L'antitotalitarismo era in Matteotti un fatto istintivo, intimo, d'ordine morale, prima ancora che politico. Il suo principale nemico era appunto il fascismo, in quanto nascente regime totalitario; ma, in questa sua intransigenza, non risparmiava nemmeno l'operato e l'ideologia comunista. Matteotti, infatti, scriveva: «Il nemico è attualmente uno solo, il fascismo, ma complice involontario del fascismo è il comunismo. La violenza e la dittatura predicata dall'uno diviene il pretesto e la giustificazione della violenza e della dittatura in atto dell'altro». Quanta verità in queste parole che, a distanza di cent'anni, per noi che viviamo in democrazie liberali sembrano fatti acquisiti, quasi ovvietà, ma lui lo diceva negli anni Venti del secolo scorso, prima che i totalitarismi di destra e sinistra si sviluppassero con follia ideologica in tutto il loro orrore, togliendo la vita e la libertà a intere generazioni.

Oggi qual è quindi l'insegnamento che Matteotti ci lascia? Ritengo che sia assolutamente il coraggio e la forza morale di affermare sempre quello che si ritiene giusto per il bene del Paese, anche quando questo è scomodo o non conveniente politicamente. E anche oggi che certamente viviamo in un Paese libero, democratico e ben lontano dai sistemi illiberali del passato, si avverte troppo spesso l'asfissia di quello che viene definito pensiero unico, che tende a marginalizzare, a oscurare o a ridicolizzare qualsiasi tesi non allineata al *mainstream* o, appunto, al pensiero dominante. Oppure assistiamo, peggio, a sedicenti pseudodemocratici o professionisti dell'antifascismo che, in nome di una battaglia contro un fascismo rinascente che vedono solo loro, compiono atti di violenza, quella sì fascista, assaltando banchetti o gazebo di altri movimenti politici, spaccando e imbrattando vetrine di sedi di partito, interrompendo libere manifestazioni.

Poi ci sono quelli che imbrattano opere d'arte, monumenti ed edifici pubblici, ma quelli sono un caso che rientra, più che altro, nella mancanza di cervello o di una adeguata educazione trasmessa dai genitori. *(Applausi)*.

Detto questo, c'era un'altra caratteristica che rendeva davvero Matteotti un personaggio unico nel panorama politico di allora ed era il suo metodo di lavoro. Egli aveva un metodo dialettico che oggi definiremmo anglosassone. Ragionava sulla base dei fatti: era freddo, preciso, tagliente. Con questo modernissimo approccio, che oggi definiremo di *fact checking*, egli era in grado di provare quanto affermava.

La ricerca storica restituisce a Matteotti l'identità di un vero e proprio operaio della politica, di un attivista coraggioso e determinato, con un metodo di lavoro solido e innovativo per l'epoca. Egli rappresenta così un esempio rimarchevole di quella categoria di servitori delle istituzioni che scelgono generosamente di dedicare la propria vita a individuare i problemi del Paese, a ricercarne le soluzioni e a farlo con metodo, lucidità e straordinaria dirittura morale, fino ad arrivare, come abbiamo detto, all'accettazione dell'estremo sacrificio.

In conclusione, oggi siamo in grado di celebrare la figura di Giacomo Matteotti per i suoi tratti pragmatici e progettuali, arricchendo il ritratto di questo personaggio di uno spessore e di una consistenza attualissima. La sua è una figura viva e per molti aspetti assolutamente contemporanea, portatrice di un messaggio eroico di idealismo, coerenza, determinazione e coraggio, ma anche di rigore metodologico e di capacità pragmatica di lavorare per risolvere i problemi del Paese e le necessità dei cittadini, soprattutto di quelli dei ceti più umili.

Ed è per tutto questo, infine, che annuncio il voto favorevole del Gruppo Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione. *(Applausi)*.

D'ELIA *(PD-IDP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ELIA *(PD-IDP)*. Signor Presidente, colleghe e colleghi, non vi nascondo l'emozione per intervenire in dichiarazione di voto, a nome del mio Gruppo, su un testo di legge a prima firma della senatrice Liliana Segre, promosso da tutti i senatori a vita, dedicato alle celebrazioni per il centenario dell'assassinio di Giacomo Matteotti. Voglio ringraziare, per il modo unitario in cui l'abbiamo discusso in 7ª Commissione, il presidente Marti, il relatore, senatore Verducci, e tutti i commissari.

Ricordiamo un parlamentare martire, la cui vicenda non può non parlare alla coscienza di ognuno di noi e alla responsabilità che ci è data, ogni giorno, come rappresentanti del popolo. Matteotti non è però un martire della democrazia solo per la coerenza con cui denunciò le violenze squadriste fasciste. Quella determinazione era nutrita da convincimenti profondi e capacità di analisi, com'è stato già detto oggi, e da una lettura attenta dei fatti.

Matteotti era un uomo preparato. Era chiamato Tempesta per il carattere irruento ed il coraggio della denuncia, ma passava ore nella biblioteca della Camera a documentarsi. Matteotti, ed è qui la sua peculiarità, prima e più lucidamente di altri vide il pericolo fascista e propose la battaglia per la difesa della democrazia come prioritaria anche per il movimento operaio e sindacale. Non a caso, nel discorso di apertura della legislatura, la senatrice Segre lo ha indicato come capofila di quella lunga lotta per la libertà di cui la Costituzione è testamento vivo, piantando ben prima del 1943, l'anno della svolta nelle vicende della Seconda guerra mondiale nel nostro Paese, la radice della Costituzione.

Se si guardano i primi anni del Novecento, quando Matteotti si iscrive al Partito socialista e sostiene le lotte bracciantili e contadine (fu sindaco di Villamarzana e consigliere in diversi Comuni della zona), colpisce la sua attenzione all'unità sindacale, prioritaria di fronte alle divisioni e alle dispute politiche che attraversavano il movimento operaio di quegli anni.

Matteotti considera le leghe e le organizzazioni sindacali gli elementi dinamici su cui far leva, posizione che tenne anche di fronte alla scissione di Livorno. È abbastanza singolare, del resto, che egli lasciò quel congresso il secondo giorno, per raggiungere Ferrara dove, a seguito dei sanguinosi fatti di Castello Estense, era stato arrestato il gruppo dirigente della federazione socialista.

Egli era stato eletto per la prima volta deputato nel 1919, nel collegio di Rovigo e Ferrara. Dall'inizio del 1921 fronteggiò il nascente squadrismo fascista padano, particolarmente rozzo e violento. Comprese il pericolo che rappresentava, ben prima di altri. Comprese, anche dal punto di vista del suo territorio e dell'esperienza fatta nel Polesine, che il fascismo era la reazione alle importanti conquiste ottenute attraverso le grandi lotte contadine del 1919 e del 1920.

Per Matteotti, una lotta coerentemente condotta in difesa delle istituzioni democratiche avrebbe potuto rappresentare il collante di un'alleanza tra Movimento socialista e settori non trascurabili dei ceti medi e della borghesia democratica: questa è la peculiarità di Matteotti.

Ancora, nel 1921, al Congresso socialista, tentò di convincere la maggioranza che i temi all'ordine del giorno non erano né le adesioni alla Terza internazionale né la conquista violenta del potere, ma la battaglia contro l'offensiva fascista e che il fascismo non era un fenomeno transitorio da combattere con l'attendismo di Turati, ma un'emergenza da affrontare in modo deciso e organizzato.

Questo fece come segretario del Partito socialista unitario, verso l'esterno contro il fascismo e verso le tendenze interne che offrivano una mano a Mussolini e al fascismo. Qui è davvero la sua lucidità - è stato detto anche prima di me - perché oggi il giudizio di Mussolini è chiaro e il carattere criminale di quel regime lo abbiamo visto, ma pensiamo ad allora. Mussolini era uno che veniva dalle loro fila, si erano persino trovati insieme nel 1914 a sostenere l'incompatibilità tra l'iscrizione dei socialisti alla massoneria. Le denunce, quindi, per Matteotti servivano a far affiorare qui e in Europa - perché lui parlò anche in Europa - che cos'era il fascismo e che cos'era lo squadrismo, consapevole di esporsi personalmente alle rappresaglie.

Il discorso del 30 maggio del 1924 è questo. La Giunta delle elezioni aveva proposto la convalida in blocco degli eletti della maggioranza. Dopo aver manifestato il suo dissenso per una prassi del tutto

inusuale nella storia parlamentare, richiese al contrario l'invalidazione in blocco, motivandola con l'irregolarità dello svolgimento delle elezioni, costellato dalle violenze dello squadrismo fascista, ai danni dei candidati dell'opposizione. Il suo discorso - pensatelo, colleghi - fu continuamente interrotto. È un testo che andrebbe letto in ogni scuola, a Melfi, a Iglesias o in Puglia.
Come sappiamo, Matteotti fu poi rapito e assassinato da una squadra fascista capeggiata da Amerigo Dumini, a causa di queste denunce e prima che potesse fare un altro importante discorso il 10 giugno, in cui avrebbe anche parlato delle scoperte riguardanti lo scandalo finanziario che coinvolgevano anche Arnaldo Mussolini. Quindi non solo violenza, ma ruberie e corruzione e quello fu un punto di non ritorno del regime. A gennaio Mussolini rivendicò la paternità di quell'assassinio.
Con questo testo di legge e l'ordine del giorno collegato noi sosteniamo le celebrazioni del centenario, ma anche la ricerca, attraverso le borse di studio, la promozione della memoria tramite il restauro e la conservazione dei documenti relativi alla sua attività e il sostegno alla Casa museo di Matteotti in Fratta Polesine.
L'ordine del giorno del relatore Verducci sottolinea l'importanza di continuare nell'impegno della Presidenza del Consiglio, attivato dalle direttive di Prodi, di Renzi e poi di Draghi, sul recupero delle fonti rilevanti per la ricerca storica. In questo caso si tratta del versamento presso l'Archivio di Stato centrale di tutti i documenti inerenti alle modalità con cui il fascismo occultò le responsabilità del crimine, invito che deve essere rivolto anche agli eredi della famiglia Savoia.
Abbiamo bisogno di ricordare, di conservare e rinnovare la ricerca. Matteotti - lo avete detto tutti - merita un posto nella nostra storia, una pedagogia civile attorno alla sua figura, un senso di appartenenza, ancor più di quanto sia stato fino ad oggi; un patto condiviso tra le generazioni. Non ha potuto vedere la Liberazione, però in questi banchi ha seduto la prima donna senatrice, Lina Merlin, socialista e antifascista anche lei, il cui busto, unico femminile in questo Palazzo (che pure è Madama), è proprio nel corridoio alle spalle di quest'ala sinistra dell'Aula.
Lina Merlin fu una delle sue antenne nel territorio; Matteotti basò il suo famoso discorso su una relazione dettagliata da lei preparata, quando ancora le donne non votavano, ma erano comunque cittadine attive. Non ha potuto vedere, ma è stato un seme, perché fosse possibile.
Il compito per noi contemporanei è farci davvero eredi della sua passione democratica e antifascista. Non è possibile non vedere i rischi che ci sono. Non è possibile, eppure qualcuno ha detto che li vediamo solo noi.
In questo Paese Paolo Berizzi è l'unico giornalista sotto scorta perché minacciato da formazioni neofasciste e neonaziste per gli studi che ha fatto sui legami tra queste formazioni. *(Applausi)*. Ricordiamo altresì l'assalto alla sede della CGIL. Non è possibile liquidarli come pericoli che vede solo qualcuno.
Ecco, per tutti questi motivi, il Partito Democratico esprime il suo voto favorevole al disegno di legge al nostro esame. *(Applausi)*.
AMIDEI *(FdI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
AMIDEI *(FdI)*. Signor Presidente, esimi colleghi senatori, senatrici, intervengo perché Giacomo Matteotti era un uomo della mia terra. Io sono del Polesine, della provincia di Rovigo, e, appena insediatomi in questa XIX legislatura fui contattato dall'amico sindaco di Fratta Polesine, a conoscenza di un disegno di legge giacente a prima firma del senatore Nencini, cui vanno il nostro e il mio personale ringraziamento. Fui coinvolto; con il sindaco infatti già si pensava a come ricordare Giacomo Matteotti e nell'occasione rivisitai la casa della famiglia Matteotti.
Ebbene, sono felice che sia stata la sedatrice Liliana Segre a riprendere il disegno di legge del senatore Nencini. Sono però altrettanto felice che oggi mi si dia l'opportunità di parlare di Giacomo Matteotti.
Cari colleghi, commetteremmo infatti un grosso errore, a mio avviso, nel parlare di Giacomo Matteotti senza concentrarci sui principi, sui valori e sulle idee che lo stesso ha portato avanti con convinzione, che io addirittura riterrei riduttive, qualora le vincolassimo prettamente a ideologie politiche. Pur conoscendo la sua storia socialista, la sua cultura nasce - e qui il mio contributo, anche personale, per la provenienza dal territorio - dalla conoscenza del Polesine. Dobbiamo cioè conoscere dov'è nato e

cresciuto Giacomo Matteotti.

Ebbene nel Polesine, senza andare tanto a ritroso nel tempo, c'erano i moti carbonari della Fratta. In quel periodo erano già a contatto con la cultura del territorio, arrivando poi alla Boje (siamo alla fine del XIX secolo, proprio quando Giacomo Matteotti trova i suoi natali in questo Paese). Si diceva in dialetto veneto: *la boje, e de boto la va de sora*, per rilevare la situazione difficile che vivevano il territorio, il proletariato contadino, i mezzadri, coloni e i lavoratori della terra, in una condizione in cui le frequenti alluvioni riducevano alla povertà quella gente, che aveva la necessità e l'orgoglio di riscattarsi.

È lì che Giacomo Matteotti si forma. Pensate che nel marzo 1919 si forma la prima aggregazione sindacale del mondo contadino e lì nasce la Coltivatori diretti, oggi la più importante associazione sindacale del mondo agricolo. In quel contesto Giacomo Matteotti cresce e potremmo tranquillamente tracciare, come i colleghi più volte hanno fatto, un passaggio che esalta la qualità e la cultura dell'uomo nel portare avanti i valori di libertà, quando si dice che ancora doveva conoscere il regime fascista.

Peraltro, vorrei ricordare che poche settimane dopo l'uccisione di Matteotti da parte dalle squadracce fasciste del 10 giugno 1924, il 12 settembre 1924 veniva ucciso con tre rivoltellate Armando Casalini, deputato prima repubblicano e poi fascista, da un militante comunista sotto gli occhi della figlia Lidia.

Questi sono episodi di uccisioni, di omicidi, di vendette e francamente commetteremmo un errore se ci limitassimo a descrivere la storia senza valorizzare l'esempio che Matteotti ci ha dato: l'esempio come giornalista, come storico, come politico; l'esempio di un uomo che da una terra povera voleva portare avanti i valori di giustizia e di libertà, che oggi debbono essere la traccia per tutta la nostra società, ma soprattutto per chi vede nella politica e nei suoi rappresentanti persone che possono operare, in maniera onesta e vera, ognuno con il proprio pensiero e con il proprio modo di vedere, ma sempre per il bene della collettività.

Vorrei anche arrivare a dire che in quel contesto storico, com'è noto, proprio per non far finta che dei passaggi importanti non esistano, lo stesso Benito Mussolini si autodichiarò colpevole moralmente e politicamente di quel contesto storico e dei fatti accaduti. Era giusto anche prendere coscienza e ammettere che non si poteva accettare una situazione del genere.

Prima di passare alla conclusione, anche se già nelle mie parole si coglie l'orientamento positivo rispetto al presente disegno di legge, vorrei che ci fosse soprattutto la consapevolezza che questa non dev'essere solo una commemorazione, com'è stato correttamente detto da chi mi ha preceduto, ma la lezione che Matteotti ci ha dato dev'essere veramente un esempio, perché non possiamo erigere monumenti e simboli che lo ricordino e poi trovarci, come ho avuto modo di leggere in un articolo del febbraio 2021 sul «Corriere della sera», con il monumento a Giacomo Matteotti sul lungotevere in condizioni disastrose e vergognose di sporcizia, diventato luogo dove andavano a dormire dei vagabondi. Non facciamo che ne parliamo bene e poi, quando è ora, non riusciamo a dare continuità, anche da un punto di vista pratico, all'educazione e al rispetto per un uomo così importante come fu Giacomo Matteotti.

In questa occasione vorrei anche dire che mi piacerebbe che avessimo tutti la possibilità, come capita a me, di visitare quei luoghi che Giacomo Matteotti ha portato all'attenzione di un'intera Nazione attraverso i suoi principi, i suoi valori, la sua storia, la sua cultura, la sua famiglia e suo figlio Gianmatteo, detto Matteo, che seguì le orme del padre. Peraltro, se volessimo andare a vedere la storia, in questo caso, lo stesso Matteo era molto critico rispetto al modo in cui furono individuati gli uccisori materiali, Dumini e probabilmente anche un certo Poveromo, che fu colui che effettuò materialmente il delitto.

Oggi, nell'esprimere a nome del Gruppo Fratelli d'Italia, il voto favorevole al disegno di legge, invito a staccarci da atteggiamenti che in qualche modo possano condurre a rivendicare ideologie politiche e partitiche, perché faremmo un danno al vero valore che quest'uomo ci ha insegnato e che può insegnare alle generazioni a seguire. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto «Giovanni Antonio

Farina» di Vicenza, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione dalla sede redigente del disegno di legge n. 551 (ore 18,20)

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, nel suo complesso.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B). (Applausi)*.

Discussione e deliberazione su proposta di questione pregiudiziale riferita al disegno di legge: (705) *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria* (ore 18,22)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione e la deliberazione su proposta di questione pregiudiziale riferita al disegno di legge n. 705.

Ha facoltà di parlare il senatore Magni per illustrare la questione pregiudiziale QP1.

MAGNI *(Misto-AVS)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, membri del Governo, siamo qui oggi di nuovo ad analizzare un decreto-legge. Dall'inizio della legislatura, questo Governo ne ha approvati più di venti, quasi uno alla settimana: un bel *record* per chi, dai banchi dell'opposizione, gridava allo scandalo ogni volta che, in piena pandemia, arrivava un decreto-legge in Parlamento. *(Commenti).*

PRESIDENTE.Colleghi!

MAGNI *(Misto-AVS)*. Calma, calma, tanto parlo ugualmente.

Questo è l'ennesimo decreto-legge privo dei requisiti di necessità e di urgenza prescritti dalla Costituzione, nonostante i richiami del presidente Mattarella e la giurisprudenza delle sentenze della Corte costituzionale, che invitano a un uso eccezionale della decretazione d'urgenza e a ripristinare il corretto ruolo del Parlamento, che non può essere continuamente svilito a ratificare esclusivamente le decisioni del Governo. La questione della massima urgenza e necessità in questa occasione è la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, un'idea nata cinquantadue anni fa, diventata improvvisamente per questo Governo un'assoluta priorità. Sono passati cinquantadue anni dall'approvazione della legge n. 1158 del 1971, che prevedeva il collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente.

Da allora, senza che neanche una sola pietra sia stata posata, è stato speso oltre un miliardo di euro in studi, ricerche, progetti, consulenze e contenziosi. Parliamo di un ponte sospeso lungo 3.300 metri e largo 60 metri, composto da tre corsie di 3,75 metri per ogni carreggiata, da un'estensione ferroviaria di due binari e due marciapiedi. Un ponte sospeso a campata unica in un'area con il più elevato rischio sismico del Mediterraneo: la chiamerei una vera follia, visto che il progetto che si sta discutendo ha avuto almeno duecento rilievi critici. Eppure si va in questa direzione.

È da decenni che sentiamo parlare di tempi celeri per la realizzazione del Ponte, senza mai riuscire a rispettarli. Il progetto preliminare venne approvato nel 2003, trentadue anni dopo la promulgazione della legge. A ottobre 2005 la gara veniva aggiudicata in via provvisoria, con l'inizio dei lavori previsto nel 2006 e con una durata di sei anni. Il contratto venne poi sottoscritto a marzo 2006, prevedendo dieci mesi per la progettazione definitiva ed esecutiva e cinque anni per la realizzazione dell'opera. Ma la progettazione definitiva venne avviata solo il 1° aprile del 2010, con un nuovo termine per l'avvio dell'opera, cioè il 2013, accumulando un ulteriore ritardo di due anni. Poi ci fu lo stop del Governo Monti e l'avvio dei contenziosi, la cui udienza di prescrizione - sottolineo di prescrizione - delle conclusioni è prevista il 18 settembre. Nel frattempo i costi della realizzazione dell'opera irrealizzabile sono passati dai 5 miliardi del 2001 a oltre 10 miliardi; oggi si parla di 14 miliardi, non ancora individuati dal Governo, perché non sono stati stanziati.

È del tutto evidente che il Ponte rimarrà sulla carta, se non altro per un aspetto di non poco conto: la riattivazione della società Stretto di Messina SpA, che equivale a un carrozzone di Stato che si aggiunge alle 886 scatole vuote controllate da Ministeri, Regioni, Comuni ed enti vari che hanno più amministratori che dipendenti, con un consiglio di amministrazione e un collegio sindacale di cinque componenti ciascuno, che potranno definire i propri compensi con una deroga sopra il tetto di 240.000 euro.

Quando il ministro Salvini parla di opera *green*, mente sapendo di mentire. Se il Ponte fosse davvero realizzato, si causerebbe un vero e proprio disastro ambientale. Tutta l'area dello Stretto di Messina è sismica, ricompresa in due importantissime zone di protezione speciale, ed è caratterizzata da un sistema di ben undici zone speciali di conservazione ai sensi della direttiva Habitat, che tutelano un ambiente unico, un importantissimo luogo di transito dell'avifauna e per i mammiferi marini, in cui si trova una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo.

Tutto questo mentre nel Mezzogiorno circolano treni i cui convogli sono sempre più vecchi e viaggiano su una linea in larga parte a binario unico e non elettrificato. Ne ho avuto esperienza sabato scorso, quando sono andato in Sicilia. Le corse dei treni regionali in Sicilia e in Calabria sono ogni giorno, rispettivamente, 506 e 333, contro le 2.173 della Lombardia. All'interno della Sicilia i collegamenti sono praticamente inesistenti, ci si muove solo in macchina e voi volete spendere oltre 10 miliardi e puntare a un'opera non prioritaria e a dir poco inutile. *(Applausi)*.

Signor Presidente, noi abbiamo forti perplessità sulla legittimità costituzionale di questo decreto-legge, per l'assenza dei requisiti essenziali di cui all'articolo 77 della Costituzione. La necessità e l'urgenza, ormai caratterizzanti praticamente tutti i provvedimenti del Governo Meloni, ci inducono a fare decretazione d'urgenza e a utilizzare un ordinamento, mettendo in discussione lo stesso articolo 117, che riguarda i rapporti dello Stato con altri ordinamenti dello stesso, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Il provvedimento è quindi in palese contrasto con i principi e le norme sovranazionali e la sua illegittimità rischia di esporre lo Stato alla violazione degli obblighi europei e a procedure di infrazione. Vengono violati gli articoli 9 e 41 della Costituzione, che dal 2022 prevedono la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle generazioni future. Sono violati inoltre i principi di sussidiarietà, di leale collaborazione e di tutela della concorrenza, nonché la salvaguardia degli equilibri della finanza pubblica in rapporto alle risorse disponibili. Non c'era e non c'è ancora traccia degli oltre 10 miliardi che occorreranno per realizzare l'opera, gestirla e mantenerla; ma il tutto evidentemente sarà a carico dello Stato.

Per questi motivi siamo profondamente contrari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto, come alla riesumazione della società Stretto di Messina. Riteniamo che le risorse che intendete stanziare per quest'opera dovrebbero essere meglio impiegate per opere infrastrutturali, per rendere fruibili e moderne le nostre ferrovie, soprattutto al Sud e nelle Isole, per intervenire contro il dissesto idrogeologico e per arginare la siccità, che sta prosciugando i nostri fiumi. Vi chiediamo quindi di non procedere all'esame del decreto-legge. *(Applausi).*

PRESIDENTE. Nel corso della discussione potrà prendere la parola un rappresentante per Gruppo, per non più di dieci minuti ciascuno.

LOMBARDO *(Az-IV-RE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDO *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, signori Ministri, gentili Sottosegretari, onorevoli colleghi e colleghe, come sapete io intervengo sempre con molta parsimonia - per conto del Gruppo Azione-ItaliaViva-RenewEurope - sul tema della pregiudiziale di costituzionalità, perché ritengo che porre ogni volta una questione di legittimità costituzionale possa rischiare di non far cogliere il punto della mancanza dei requisiti di necessità ed urgenza, quando invece tale mancanza sussiste. Ricordo proprio l'ultimo intervento fatto da questo punto di vista sul cosiddetto decreto-legge Cutro. Ecco, mi sarei aspettato che oggi in quest'Aula, se parliamo di necessità ed urgenza, ci fosse stata la possibilità di convertire il decreto-legge per gli aiuti all'Emilia-Romagna, che di necessità ed urgenza ha veramente bisogno. *(Applausi)*.

Prendo alcuni spunti dal collega Tino Magni, che ha ragione quando dice che c'è un abuso della decretazione d'urgenza, invero attribuibile non solo a questo Governo, ma anche a tanti Governi precedenti, e ha ragione quando ricorda la giurisprudenza della Corte costituzionale, che ci dice che i profili di urgenza e necessità (di cui urgenza è *genus* della *species* necessità) sono situazioni da valutare in modo oggettivo e non soggettivo, per fondare l'improrogabile intervento normativo del Governo.

Eppure io riconosco che l'assunzione di responsabilità dell'Esecutivo nell'emanare norme che a suo giudizio non sono rinviabili possa fondarsi su alcuni elementi. Di certo però non può fondarsi, a mio giudizio, sulla necessità di riattivare la società Stretto di Messina. E sapete perché? Perché il percorso normativo in materia si avvia l'11 giugno 1981. Io sono nato il 2 gennaio 1981. Ritengo che si possa dire che ci sono dei requisiti probabilmente di necessità, ma certamente, in quarantadue anni, i requisiti dell'urgenza, se il tema è quello della società del 1981, non mi sembrano particolarmente fondati.

Allora su cosa dovrebbe essere fondata la necessità e l'urgenza dell'opera? In questo ho un'opinione diversa rispetto al collega intervenuto in precedenza. A mio avviso, dovrebbe essere fondata nell'articolo 3 della Costituzione e proverò a spiegarvi perché, ovvero per la necessità e l'urgenza di pensare che il Ponte sullo Stretto debba essere considerato, nella chiave dell'intermodalità, come il tassello di un *puzzle* per il potenziamento delle infrastrutture del Sud. Ho molte perplessità sul Ponte, ma non ho una criticità a prescindere. Ho perplessità dal punto di vista ambientale e dal punto di vista della legalità: voglio ricordarlo oggi, 23 maggio, perché sappiamo come quell'appalto possa ingenerare interessi e appetiti anche per le organizzazioni criminali. Ho perplessità dal punto di vista antisismico e ho perplessità dal punto di vista del piano delle priorità: fare il Ponte senza rifare le strade e le autostrade è come mettersi la cravatta, senza essersi messi prima la giacca o la camicia.

Non accetto però l'idea che il Ponte possa diventare l'alibi di ciò che il Paese non può fare, perché se siamo l'Italia possiamo dimostrare, nel 2023, grazie alle competenze ingegneristiche che abbiamo, che nulla può essere impossibile se ci mettiamo la testa, le competenze e le risorse necessarie. Perché parlo dunque dell'articolo 3 della Costituzione e della rimozione degli ostacoli che non consentono la piena uguaglianza? Il ministro Salvini lo sa bene, in qualità di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Ministro, da Milano a Roma intercorrono 573 chilometri e il tempo di percorrenza in alta velocità è di tre ore. Tra Reggio Calabria e Roma intercorrono 700 chilometri e il tempo di percorrenza in alta velocità è di cinque ore e trenta minuti. Questo vuol dire che, nello stesso tempo in cui si percorrono quasi 600 chilometri, da Roma a Milano, collegando il Nord e il Sud del Paese, un cittadino del meridione che parte da Reggio Calabria - i colleghi che interverranno dopo potranno approfondire il tema anche partendo dalla Sicilia, che è ancora più grave - in tre ore di alta velocità potrà arrivare al massimo a Sapri o a Vallo della Lucania. Onorevoli colleghi, ve la faccio ancora più semplice: se viaggio al Nord in alta velocità, in tre ore percorro 573 chilometri. Se viaggio al Sud, in tre ore di alta velocità ne percorro 333: sono 240 chilometri di differenza. Come si chiama questa equazione matematica? C'è una parola perfetta nella nostra Costituzione: si chiama disuguaglianza, si chiama non avere la possibilità che può avere un altro cittadino italiano, che si trova in un'altra parte e che vuole attraversare il nostro Paese.

Ecco perché non siamo pregiudizialmente contrari all'idea di costruire il Ponte sullo Stretto, a condizione che quell'opera si associ ad altre, come la strada statale 106, tristemente denominata strada della morte, il porto di Gioia Tauro, il potenziamento della linea dell'alta velocità in Sicilia e in Calabria, l'investimento sul sistema aeroportuale, dall'aeroporto di Catania a quelli di Palermo, di Reggio Calabria o di Lamezia, solo per citarne alcuni. Nel dibattito politico italiano, il Ponte sullo Stretto è stato trasformato nella simbologia, anzi nella mitologia di ciò che non si può fare. Non essere pregiudizialmente contrari al Ponte significa voler dare fiducia all'Italia, perché per il nostro Paese, se lavora insieme e se attingiamo alle migliori risorse umane, niente può essere impossibile e ce lo dimostra la ricostruzione del ponte di Genova. La stessa vicenda del ponte di Genova ci dimostra che, quando non si fanno opere e non si fa la manutenzione delle opere, i rischi per i nostri cittadini possono essere molto alti.

Quando, dunque, la tecnologia e il progresso della scienza ingegneristica nel 2023 consentono di fare opere che sfidano l'uomo e l'ambiente in altre parti del mondo, dobbiamo raccogliere quella sfida anche nel nostro Paese.

Chiedo però alla maggioranza e ai membri del Governo di non fare diventare il Ponte il vessillo di una sola parte o di un solo Ministro del Governo, come strumento di costruzione del consenso di parte. *(Applausi).* Se così fosse, infatti - ve lo diciamo subito - vi assumete la responsabilità, non di porre la prima pietra entro il 2024, ma vi assumete la responsabilità davanti al Parlamento e nei confronti del

Paese che vi guarda di concludere l'opera entro la fine della legislatura.

Fate diventare il Ponte un'opera comune; coinvolgete i sindaci dell'area metropolitana, i sindaci di Messina, di Villa San Giovanni, di Reggio Calabria, la Regione Calabria e la Regione Sicilia. Fatelo diventare un progetto di interesse strategico e di carattere europeo. Dimostriamo insieme che, se l'Italia fa l'Italia, niente è impossibile. Soprattutto, investiamo nel Sud per rimuovere quelle disuguaglianze di cui parlavo prima, perché è attraverso la crescita e l'investimento al Sud che passa la crescita del nostro Paese.

Quindi - e con questo concludo - i requisiti di necessità e urgenza non si fondano sulla necessità di continuare a dar vita a una società che opera dal 1981, ma si fondano sulla necessità e l'urgenza di rimuovere quelle disuguaglianze che non consentono, non solo di risparmiare venti minuti nell'attraversamento dello Stretto, ma di fare del Sud un settore strategico del nostro Paese e di un cittadino del Sud un cittadino che abbia le stesse caratteristiche e gli stessi diritti di libertà di movimento di un cittadino del Nord. *(Applausi)*.

FAZZONE *(FI-BP-PPE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAZZONE *(FI-BP-PPE)*. Signor Presidente, il decreto-legge che contiene disposizioni urgenti per la realizzazione del Ponte sullo Stretto è la logica conseguenza legislativa delle disposizioni inserite nella legge del bilancio a dicembre 2022. Proprio la legge di bilancio 2023 aveva infatti fissato al 31 marzo il termine in cui è revocato lo stato di liquidazione della società Stretto di Messina.

La società citata era concessionaria per la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il continente e quindi il Governo, non solo è voluto intervenire sulla questione - perché questo rappresenta uno dei punti programmatici dal centrodestra, che deve essere attuato per onorare la volontà degli elettori - ma, soprattutto, è dovuto intervenire su un termine che era in scadenza; lo ha fatto con il giusto anticipo, con un decreto approvato in Consiglio dei ministri il 16 marzo. Nel decreto ci sono proprio le disposizioni che superano i rilievi che vengono evidenziati nella questione pregiudiziale, che appaiono quindi superati dai fatti e ciò comporta l'attuazione del decreto-legge in esame.

Nel decreto vengono definite le nuove regole di funzionamento della società, nonché tutti i procedimenti per il riavvio dell'attività di progettazione e realizzazione dell'opera.

Peraltro, il testo della questione pregiudiziale si sofferma a citare nella propria ricostruzione atti e fatti che sono superati da successivi atti e fatti parlamentari, anche della passata legislatura, e disposizioni normative. Ci troviamo quindi di fronte a una questione pregiudiziale che è essa stessa superata dai fatti.

Per questa ragione il Gruppo Forza Italia voterà contro la questione pregiudiziale, augurandosi di approvare al più presto il decreto nel merito e di vedere al più presto riavviate tutte le procedure per la realizzazione del Ponte sullo Stretto. *(Applausi)*.

DI GIROLAMO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO *(M5S)*. Signor Presidente, colleghi membri del Parlamento, prendo la parola per ribadire la contrarietà netta del MoVimento 5 Stelle a questo provvedimento e all'*iter* con cui la maggioranza ha deciso di portarlo all'approvazione del Parlamento.

Di certo non è una contrarietà ideologica, come a qualcuno piace far credere, perché è sempre comodo dire che il MoVimento 5 Stelle è contrario a questo o a quest'altro; ma non lo si fa forse per nascondere l'incapacità di chi, con ogni probabilità, non è neanche troppo convinto di queste scelte ovvero le vostre? *(Applausi)*.

La maggioranza ha scelto la formula del decreto-legge, formula che di certo servirà a tener buono per qualche tempo il ministro Salvini e a mortificare il dibattito parlamentare, ma che è in palese contrasto con il dettato costituzionale. Si definisce straordinariamente necessario e urgente il Ponte sullo Stretto; anzi no: l'idea del Ponte sullo Stretto, perché di Ponte in questo provvedimento non si scrive e non si parla. *(Applausi)*.

L'articolo 77 della nostra Costituzione non è, però, l'unico elemento bypassato da quella che vi piace

chiamare «voglia di fare». Vi sarà forse sfuggito, cari membri del Governo e colleghi della maggioranza, che il combinato disposto degli articoli 9 e 41 della nostra Costituzione, nella nuova formulazione introdotta dalla legge costituzionale dell'11 febbraio 2022, non si limita a conferire rilievo costituzionale alla tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni, ma soprattutto stabilisce che l'iniziativa economica privata non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana, alla salute e all'ambiente. *(Applausi)*.

Nel decreto-legge, voi scrivete che l'*iter* di approvazione dell'opera riparte da un progetto definito risalente al 2010, integrato con una relazione del progettista. Come a dire: diamo una rispolverata al vecchio progetto e si parte. Ma siamo matti? *(Applausi)*. Stessa cosa dicasi per gli articoli 81 e 117 della Costituzione. È infatti assente una valutazione di ragionevolezza nel bilanciamento tra le dichiarate esigenze di realizzare un'opera ritenuta cruciale per lo sviluppo infrastrutturale ed economico del Mezzogiorno e la salvaguardia degli equilibri della finanza pubblica in rapporto alle risorse disponibili.

Tale distonia appare, inoltre, tanto più grave e preoccupante considerato lo stanziamento di risorse a carico della finanza pubblica impiegate finora per sostenere le spese inerenti alle progettazioni preliminari. Parliamo di oltre un miliardo di euro, con costi attesi notevolmente più alti, a fronte delle persistenti incertezze riguardo alla fattibilità e alla sostenibilità del progetto.

Inoltre, abbiamo anche la nota diffusa dall'Ufficio di bilancio qualche ora fa, che dice più o meno la stessa cosa. Essa dice che il costo dell'opera è demandato al futuro piano economico finanziario della concessione, ma che andrebbero forniti maggiori elementi di dettaglio circa gli eventuali effetti finanziari derivanti dal nuovo meccanismo di calcolo, chiarendo se il medesimo possa introdurre nuove voci di costo all'opera non contemplate precedentemente.

Ad ora, io non ho ancora sentito smentita o comunque comunicazione che questa sia una bozza non verificata; quindi, la prendo per vera, visto che è stata comunicata e rimane in questo modo. Per questi motivi, signor Presidente e membri del Governo, e per le numerose incognite che questo provvedimento palesa, il Gruppo MoVimento 5 Stelle voterà a favore della questione pregiudiziale presentata dal collega De Cristofaro. *(Applausi)*.

GERMANA' *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANA' *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, devo contraddire subito la collega De Girolamo. Ne abbiamo parlato poc'anzi in Commissione: le motivazioni che loro scrivono anche nella questione pregiudiziale sono soltanto ideologiche e sono motivazioni che noi riteniamo assolutamente strumentali.

Il decreto rispetta pienamente i principi stabiliti dall'articolo 77 della nostra Costituzione e la realizzazione dell'opera è finalizzata a contribuire alla programmazione europea dei corridoi plurimodali, integrando la rete europea dei trasporti e promuovendo gli obiettivi da completare entro il 2030.

L'uso del decreto-legge è legato all'oggettiva urgenza di eliminare non soltanto l'isolamento dei siciliani, ma anche i costi di questa insularità che siamo condannati a pagare, che ammontano a circa 6,5 miliardi l'anno, quindi per fornire anche una modalità di trasporto indipendente dalle condizioni meteomarine e dalle eruzioni vulcaniche, com'è successo proprio ieri quando il ministro Salvini ha trovato la cenere all'aeroporto di Catania. C'è anche l'urgenza di limitare i danni provocati dalla scelta unilaterale di rescindere un contratto già affidato, una scelta che ha originato contenziosi ancora in essere.

Mi vorrei soffermare sui motivi per cui respingiamo le motivazioni della questione pregiudiziale, mentre parlerò più tardi, in dichiarazione di voto, delle opportunità che il Ponte offre. Contrariamente a quanto affermato, il decreto-legge è proprio un caso straordinario e urgente per le motivazioni suddette, che impattano per un costo medio di 2.000 euro l'anno per nucleo familiare siciliano. Evidentemente, chi ha scritto questa pregiudiziale ha dimenticato cosa voglia dire muoversi da o per la Sicilia a spese proprie, per ragioni di lavoro, salute e di studio, ma essendo i firmatari non siciliani

probabilmente non lo sanno.

Per comprendere meglio ciò che è già evidente con i fatti, è sufficiente recarsi presso gli approdi di Tremestieri, che il nostro sottosegretario Matilde Siracusano conosce bene, dove tutte le merci vengono trasportate con tir circa ogni due ore, quando le condizioni del tempo sono buone e quindi quando lo permettono, sempre che i firmatari sappiano dove si trova Tremestieri. Per ciò che concerne il trasporto di passeggeri, invece, si può viaggiare in bus, in treno e in aereo, ma con alti costi e con poche opzioni. Del resto, basta consultare gli orari di Trenitalia per vedere quanto ormai siano rari i treni da e per il continente: appena due al giorno.

Dopo undici anni di ritardi, citare le sentenze della Corte costituzionale o i ritardi del presidente Mattarella è davvero troppo, come se i quasi 70 miliardi spesi dai siciliani in questi undici anni per muoversi, il mancato contesto occupazionale nei cantieri del Ponte e l'indotto che la sua realizzazione muoverà non siano sufficientemente importanti. È meno oneroso sicuramente riprendere l'*iter* interrotto che risolvere un contratto affidato dalla pubblica amministrazione. È ovvio che in caso di procedura extragiudiziale senza costi per lo Stato si prevede la ripresa dell'*iter* interrotto. Forse chi ha scritto questa pregiudiziale farebbe bene a documentarsi bene sulle procedure delle opere pubbliche.

Fa sorridere che adesso i partiti «no Ponte-sì traghetti» come il MoVimento 5 Stelle, il PD e l'Alleanza Verdi e Sinistra, finalmente riconoscano che il computo metrico dell'opera era di 3,9 miliardi e che le procedure del *project financing* prevedevano ulteriori 4,5 miliardi per le opere compensative e opere finanziarie private, per cui il costo stimato oggi dalla Webuild non viola alcuna normativa europea. Il superamento del contenzioso, con la procedura di conciliazione, consentirà di ripristinare la legittimità del contratto ed evitare il rischio di sprecare milioni di euro.

Nonostante gli sforzi, non comprendiamo come si possano esprimere perplessità su un progetto definitivo, approvato e visibile sul sito del Ministero dell'ambiente dal 2012, che richiede solo il completamento, com'è giusto che sia, l'adeguamento dei prezzi ed eventuali prescrizioni riferite alla compatibilità ambientale, che ovviamente saranno rispettate nei tempi e nei modi di legge.

Ancora, viene da sorridere leggendo che la struttura tecnica di missione del MIT, nella relazione conclusiva, poneva in evidenza nel 2021 rilevanti criticità nella soluzione a campata unica. Nel 2021 il ministro era Giovannini, che aveva confermato quegli studi di fattibilità di 50 milioni di euro del ministro De Micheli, suo predecessore. Il gruppo di lavoro, inoltre, ha dimostrato di non conoscere in modo adeguato luoghi e distanze, in quanto l'ipotetica soluzione a tre campate (comunque quella a campata unica non l'hanno mai esclusa), secondo gli esperti, sarebbe più vicina a Reggio Calabria e a Messina di una distanza di soltanto 2 chilometri, quella che c'è praticamente - mi rivolgo al sottosegretario Siracusano - tra il Papardo e Granatari, ma probabilmente i sottoscrittori non sanno né cos'è il Papardo, né dove si trova Granatari.

Il Ponte è una struttura grandiosa e strategica, oltre che *green*. Basta leggere il progetto per capire che il Ponte non tocca il mare e le spiagge in alcun punto. Non avrà alcuna interferenza con il passaggio di cetacei, di pesci spada, di tonno rosso, delle spatole, delle ricciole, dello sciabbacheddu. Anche la posidonia oceanica, così tanto cara agli ambientalisti, state tranquilli, non verrà toccata.

Rispetto alle criticità rilevate in un altro punto della questione pregiudiziale, sollevate dalla commissione VIA dell'allora Ministero dell'ambiente, grazie proprio alla riapertura della Stretto di Messina si potrà finalmente rispondere nei modi e nei tempi previsti dalla normativa vigente. Se pertanto voterete il nostro provvedimento, avrete le risposte alle vostre domande.

Tanto premesso e dimostrato, siamo certi che il Ponte sullo Stretto tutelerà l'ambiente, la biodiversità degli ecosistemi e preserverà i luoghi riducendo l'inquinamento e non occupando il suolo. Con il Ponte alle future generazioni trasmetteremo uno Stretto preservato e seriamente tutelato e una mobilità che farà sentire italiani anche noi siciliani isolati. *(Applausi)*.

BASSO *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo tre decenni di dibattiti e promesse sul Ponte sullo Stretto di Messina, davvero oggi qualcuno può credere ad una straordinarietà o imprevedibilità degli eventi che giustifichino l'adozione di provvedimenti urgenti?

La recente decisione, presa con questo decreto, di riattivare la società Stretto di Messina non ha certamente carattere di urgenza e viola palesemente le raccomandazioni della Corte dei conti e le regole di trasparenza e correttezza negli appalti pubblici. Approvare senza modifiche un progetto del 2011, non aggiornato nonostante i cambiamenti normativi e le nuove conoscenze tecniche e scientifiche, è decisamente incomprensibile. O meglio è comprensibile e riusciamo a comprenderlo se guardiamo la propaganda elettorale da parte di questo Governo e di questa maggioranza.

Si tratta infatti di un progetto tecnico obsoleto sotto molti aspetti, che non rispetta i vincoli paesaggistici e ambientali e risente dei tempi lontani in cui è stato pensato e concepito, senza una visione delle reali attuali esigenze di mobilità del Sud Italia e della Sicilia, in particolare, e senza una valutazione delle conseguenze per la logistica e per l'economia dell'intero Paese.

Basti portare ad esempio la sottovalutazione nel progetto che la maggioranza intende riproporre dell'altezza della struttura che renderebbe problematico, già oggi, il passaggio delle navi *portacontainer* da crociera di ultima generazione, con gravi conseguenze per i principali porti occidentali italiani, con il rischio di penalizzazioni sulle rotte internazionali, a favore dei porti concorrenti europei, francesi e spagnoli in particolare.

Considerando il fenomeno del gigantismo navale, che si evince non solo da studi e previsioni, ma guardando gli attuali ordinativi delle *portacontainer* e delle navi da crociera oggi in lavorazione presso i cantieri di tutto il mondo, il problema è solo destinato a peggiorare nel futuro.

Il provvedimento, così come modificato dalla maggioranza, presenta inoltre numerose contraddizioni procedurali che potrebbero generare contenziosi con l'Europa e portare alla bocciatura da parte della Corte di giustizia europea. Il decreto prevede infatti l'avvio di una fase contrattuale e la chiusura del contenzioso con il contraente generale del 2006 prima che siano noti elementi fondamentali per l'aggiornamento della progettazione, del cronoprogramma realizzativo e dei costi effettivi di realizzazione dell'opera.

Se l'aggiornamento della progettazione del cronoprogramma realizzativo dovesse superare il 50 per cento dei costi originari preventivati, come appare assai probabile, scatterebbe infatti l'obbligo di indire una nuova gara per l'affidamento della realizzazione del Ponte. In tal caso come si crede di poter gestire un contratto già siglato con un contraente e l'obbligo di indire una nuova gara?

Nel caso di un intervento così rilevante le perplessità non sono solo nel metodo e nella mancanza di confronto e di partecipazione delle scelte, ma vi sono anche profili relativi a violazioni di legge. Urge infatti un dibattito con il coinvolgimento popolare ai sensi della vigente normativa del codice appalti che metta in luce le perplessità e i punti di forza delle quattro ipotesi che erano in campo.

In considerazione del quadro complessivo fin qui esposto, appare del tutto evidente l'uso strumentale della decretazione d'urgenza e la totale incompatibilità del decreto in esame con gli articoli 9, 41, 77 e 117 della Costituzione.

Il Partito Democratico voterà quindi a favore della questione pregiudiziale poiché bloccare questo decreto è un atto doveroso per tutelare la Carta costituzionale, le risorse pubbliche e le generazioni future. *(Applausi)*.

ROSA *(FdI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSA *(FdI)*. Signor Presidente, onorevoli senatori, diciamo subito senza incertezza che il problema dell'assenza dei requisiti di necessità ed urgenza del decreto-legge in trattazione non sussiste, pertanto la pregiudiziale non ha fondamento alcuno. Innanzitutto è da sottolineare che i casi di straordinaria necessità ed urgenza attengono ad una valutazione del Governo, che se ne assume la responsabilità: neanche la Corte costituzionale può sostituirsi a tale valutazione. In secondo luogo è la stessa Corte costituzionale ad affermare che la straordinarietà del caso, tale da imporre la necessità di dettare con urgenza una disciplina, può essere dovuta ad una pluralità di situazioni (eventi naturali, comportamenti umani e anche atti e provvedimenti di pubblici poteri), in relazione alle quali non sono configurabili rigidi parametri valevoli per ogni ipotesi, tant'è vero che il difetto di presupposto di legittimità della decretazione d'urgenza in sede di scrutinio di costituzionalità deve risultare evidente ed è stata accertata una sola volta.

L'esigenza di prevedere un'adeguata disciplina idonea a consentire la realizzazione delle opere oggi mancanti configura un valido presupposto per un intervento d'urgenza, anche se poi il completamento delle procedure e delle opere necessarie possa richiedere tempi non brevi. L'urgenza, infatti, riguarda il provvedere, anche quando occorre tempo, per conseguire il risultato voluto. Queste non sono mie parole, ma affermazioni della Corte costituzionale nella sentenza n. 62 del 2005. Quale situazione è più straordinaria che mettere fine alla lunga vicenda del Ponte sullo Stretto, che rappresenta un'opera prioritaria e di preminente interesse nazionale, strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto, di cui al regolamento europeo n. 1315 del 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo. Di più, l'obiettivo di accelerare e semplificare la realizzazione e la conclusione di opere infrastrutturali strategiche è riconosciuta quale condizione per la decretazione d'urgenza dalla stessa Corte (sentenza n. 170 del 2017). Potrei fare anche molti altri esempi ma mi fermo qui, perché anche solo quanto detto basta a dimostrare l'infondatezza della questione pregiudiziale proposta.

Quanto alle altre questioni di merito, esse dimostrano una riluttanza politica strumentale. Vorrei ricordare che ci troviamo a questo punto perché nel 2012 il Governo Monti decise la caducazione della convenzione di concessione affidata alla società Stretto di Messina SpA, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati. È ovvio che la Corte dei conti ha raccomandato di liquidare la società Stretto di Messina, che era in piedi ma non effettuava alcuna attività, con conseguente danno per la finanza pubblica.

In termini più strettamente politici, la questione pregiudiziale in esame è solo un modo per non discutere un provvedimento che questa maggioranza ritiene importante ed urgente.*(Applausi)*. Lo si è visto oggi in Commissione ma anche qui in Aula, quando le ragioni di dissenso, seppur sempre legittime nel rispetto dei ruoli, scadevano in ragioni nel merito insussistenti: qualche collega ha perfino asserito che il decreto-legge non prevede la realizzazione del Ponte: si è arrivati fino a questo. Siamo invece di fronte ad un provvedimento previsto nel programma elettorale con il quale ci siamo presentati alle elezioni, che ha avuto il consenso degli elettori e che dimostra la concretezza di un'idea (nessun vessillo, nessuno *slogan*). Si tratta di un provvedimento che definisce un percorso certo, che crea delle certezze, che porterà alla realizzazione di un'opera fondamentale per l'Italia intera.

Per questo preannuncio un voto convinto del Gruppo Fratelli d'Italia contro la questione pregiudiziale. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della questione pregiudiziale QP1, presentata dal senatore De Cristofaro e da altri senatori, riferita al disegno di legge n. 705.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

La discussione del disegno di legge n. 705 avverrà nella seduta di domani.

In ricordo delle vittime della strage di Capaci

PRESIDENTE. Colleghi, questa sera vi sarà un maggiore margine di tolleranza rispetto all'abituale durata degli interventi di fine seduta, in quanto, come preannunciato dalla Presidenza all'inizio dei lavori, essi saranno dedicati alla ricorrenza del 31° anniversario della strage di Capaci.

Pregherei i colleghi, quindi, di tenere conto, rispetto alla loro presenza in Aula, del fatto che non si tratta di interventi di carattere locale o vario, ma di interventi dei rappresentanti dei Gruppi in ricordo del giudice Falcone, del giudice Morvillo e della scorta, che furono sterminati a Capaci.

Prego inoltre i colleghi di tenere un atteggiamento consono al contenuto degli interventi.

SALVITTI *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALVITTI *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Signor Presidente, ogni storia, ogni Nazione ha le sue pietre miliari, le sue pietre angolari e certamente la strage di Capaci è una di queste pietre della storia della nostra Nazione sia per la terribile e violentissima teatralità dell'attentato, sia per il significato intrinseco nella morte che ha portato via con sé Falcone, Francesca Morvillo, Antonio Montinaro, Rocco Dicillo e Vito Schifani. Un attentato violentissimo nella sua esecuzione, un attentato

che doveva essere spettacolare nella sua tragicità. Chi di noi non ricorda l'immagine di quelle due macchine tra le macerie sotto il cartello verde di Capaci? Ognuno di noi mantiene fisso il ricordo di quel giorno, che penso rimarrà impresso nella memoria nostra e di tutti gli italiani.
Il 23 maggio 1992, alle 17,56, sulla A29 all'altezza dell'uscita di Capaci, 500 chilogrammi di tritolo devastano decine e decine di metri di autostrada. Pensate che i sismografi dell'osservatorio geofisico del Monte Cammarata rilevarono una potentissima onda d'urto, quindi fu un gesto di una violenza e di una teatralità pazzesche, proprio perché Falcone aveva toccato nei gangli vitali la mafia e la mafia ha reagito in questo modo, facendo vedere tutta quanta la sua "potenza".
Falcone diceva delle cose che giustamente sono rimaste impresse nella memoria di tutti noi: che gli uomini passano e le idee restano. Aveva collaborato per far sì che nascesse sul nostro territorio la Direzione investigativa antimafia (DIA), perché aveva capito come combattere quel sistema, come combattere nel profondo e all'interno la mafia. Era riuscito ad entrarvi dentro per il suo modo di fare e anche per il suo modo di esprimersi nei confronti dei mafiosi. Ha avuto la capacità di portare in tribunale - tant'è che venne costruito un luogo apposito vicino all'Ucciardone - più di 500 mafiosi. Proprio questo sistema gli riuscì ad incardinare e proprio a causa di esso ci fu la risposta violentissima, per mano di Brusca, il braccio armato di quella organizzazione, con un attentato di una violenza inaudita che è rimasta nella memoria di ognuno di noi.
Sembra strano dirlo, ma l'ha fatto un uomo normale come Falcone, il quale diceva: «L'importante non è stabilire se uno ha paura o meno, è saper convivere con la propria paura e non farsi condizionare dalla stessa». Ecco, il coraggio è questo, altrimenti non è più coraggio, ma incoscienza. Lui sapeva come comportarsi contro la mafia e sapeva che il suo compito e la sua missione erano questi. È giusto che questa Assemblea ricordi la strage di Capaci e tutte le persone che ha portato via. Propongo pertanto un minuto di silenzio, che sarebbe opportuno in modo da ricordare quanto è accaduto nel 1992 affinché rimanga la coscienza in ognuno di noi di quanto può essere violenta la mafia nei suoi atteggiamenti. *(Applausi)*.
PRESIDENTE. Senatore, l'Assemblea ha già osservato un minuto di silenzio in precedenza, quando è intervenuto il presidente La Russa. È giusto il suo intendimento, ma è stato già accolto dall'Assemblea.
MUSOLINO *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
MUSOLINO *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Signor Presidente, da siciliana, oggi per me è una giornata carica di emozioni: membro della Commissione antimafia nel giorno in cui si commemora quella strage che cambiò per sempre le nostre vite e fece vedere, anche a chi non voleva vedere, il volto feroce e crudele della mafia. Prima di Giovanni Falcone in molti pagarono con la vita il loro tentativo di combattere la mafia. Carlo Alberto dalla Chiesa, Mario Francese, Boris Giuliano, Cesare Terranova, Piersanti Mattarella, Pio La Torre, Peppino Impastato sono solo i nomi più noti delle vittime di una guerra che si combatteva da oltre dieci anni sulle strade di Palermo e dell'intera Sicilia.
Giovanni Falcone e con lui Paolo Borsellino con il maxiprocesso di Palermo però furono i primi a dimostrare alla mafia quanto forte, vincente e potente poteva essere lo Stato. Il più grande processo mai celebrato prima: 460 imputati, 19 ergastoli, pene detentive in primo grado per un totale di 2.665 anni di reclusione. Un risultato raggiunto grazie a un metodo di lotta alla criminalità organizzata ideato proprio da Giovanni Falcone e che ha fatto scuola, tanto che ancora oggi è un modello a livello mondiale. Grazie ai suoi metodi di indagine, Falcone pose fine a una lunga serie di assoluzioni per insufficienza di prove.
Capì prima e meglio di tutti che per combattere la mafia bisognava seguire il flusso del denaro e fu il precursore degli accertamenti bancari come strumento di indagine, avendo compreso che la mafia c'era - o cercava di esserci - in ogni posto in cui circolavano grandi capitali e, conseguentemente, interessi economici.
Falcone è stato tra i primi investigatori a utilizzare proficuamente i contatti con i giudici stranieri nelle attività di cooperazione internazionale. Quando a Palermo diventò un giudice scomodo, bersagliato da attacchi strumentali, isolato, e venne trasferito al Ministero della giustizia in applicazione di quel celebre motto che ogni tanto tutti noi citiamo secondo cui *promoveatur ut amoveatur*, andò al

Ministero e disegnò la Direzione investigativa antimafia e la Direzione nazionale antimafia, costruendo gli strumenti per indagare la struttura globale della mafia, le sue tecniche, il suo linguaggio, il suo codice. Prima di lui, la mafia era solo «aria che cammina», comanda e uccide; è prudente tenersene alla larga, perché non la vediamo, non la capiamo. Con lui, con Giovanni Falcone, la mafia diventa una mappa in chiaro, con nomi, organigrammi, gruppi di fuoco, flusso di capitali, protezioni politiche, investimenti e connivenze. La mafia è scoperta, è visibile e può essere vinta.

Giovanni Falcone era siciliano. Era l'antidoto alla mafia, prodotto da questa stessa terra, dalla mia terra, la Sicilia, nella quale alligna tuttora il male della mafia. E il suo essere siciliano, cresciuto, come Paolo Borsellino, in un quartiere popolare di Palermo, gli consentì di cogliere le cause che stavano alla base dell'omertà e della paura da parte dei cittadini e di leggerne in controluce tutte le dinamiche, le stesse che lo portarono a fidarsi e a guadagnare la fiducia del primo grande pentito di mafia, Tommaso Buscetta.

Valevano, quindi, anche dettagli apparentemente insignificanti, perché nei codici mafiosi nulla è insignificante. Emblematica, nella ricostruzione di quegli anni, fu l'offerta della sigaretta a Buscetta, quando Falcone lo interrogò la prima volta: aveva la precisa intenzione di trasmettergli un messaggio non detto, senza parole, per fargli capire che si fidava di lui, che quell'interrogatorio non era un'umiliazione. Infatti Buscetta anni dopo dirà di aver accettato le sue sigarette perché era un pacchetto già aperto; una stecca o anche qualche pacchetto intero non li avrebbe accettati, perché avrebbero significato che voleva umiliarlo.

Questa sua grandezza, che oggi noi celebriamo in modo unanime, non lo risparmiò in vita da certi attacchi, anche altamente strumentali, che lo amareggiarono profondamente. Ma questo non lo privò mai della stima e dell'amore di tanti cittadini onesti, di tutti quei ragazzi che negli anni successivi alla strage di Capaci corsero a iscriversi alla facoltà di giurisprudenza per seguirne le impronte, per essere persone libere, rette e pronte a impegnarsi per la legalità e per le istituzioni.

Il 23 maggio 1992 io ero una giovane studentessa liceale siciliana. Da alcuni mesi - me lo ricordo molto bene - aleggiava il senso di una tragedia imminente, di un attacco che la mafia avrebbe compiuto contro chi si opponeva al suo strapotere. Quel pomeriggio le notizie dell'attentato cominciarono a rimbalzare da una radio all'altra, da un'emittente radiofonica all'altra, fino a una lunga diretta televisiva sul luogo dell'attentato, reso irriconoscibile dalla violenza dell'esplosione, che creò un cratere sull'autostrada e uccise Giovanni Falcone, la moglie Francesca Morvillo e gli agenti della scorta Antonio Montinaro, Rocco Dicillo e Vito Schifani.

La mafia era convinta di aver ucciso il suo nemico numero uno e di lì a cinquantasette giorni, in un conto alla rovescia che noi siciliani vivemmo con quel tragico fatalismo che purtroppo ci connota, organizzò l'uccisione di Paolo Borsellino, pensando così di paralizzare l'offensiva che questi due magistrati, Giovanni Falcone e Paolo Borsellino, insieme ad altri prima di loro e con loro, avevano ideato e portato avanti con coraggio e con grande competenza, raggiungendo risultati prima insperati.

E invece no. La strage di Capaci e l'uccisione di Giovanni Falcone, della moglie e degli agenti della scorta, nella sua brutale violenza e nella sua sconcertante evidenza, risvegliò le coscienze dormienti e costrinse anche chi preferiva una comoda omertà a prendere atto del fatto che la mafia esisteva ed era più viva che mai. Risvegliò ed animò la coscienza di moltissimi giovani, che decisero di studiare giurisprudenza o di arruolarsi nelle Forze dell'ordine per sconfiggere la mafia.

Noi oggi allora non commemoriamo la strage, ma celebriamo la vita di Giovanni Falcone, il suo impegno, la sua lungimiranza, la sua dedizione e il suo spirito di sacrificio per lo Stato, a tutela e difesa della libertà di tutti i cittadini dalla prevaricazione e dall'oppressione mafiosa. Il nostro impegno deve essere rivolto alla lotta alla mafia, che spesso si manifesta in modo ambiguo, sotterraneo, strisciante, ma che non manca mai, a chi si oppone ad essa, di trasformarsi in violenza, prevaricazione, abuso e morte. La lotta alla mafia, in tutte le sue forme e rappresentazioni, è dunque il modo migliore per onorare la memoria di Giovanni Falcone e per trasmetterne l'esempio alle future generazioni. *(Applausi)*.

BORGHI Enrico *(Az-IV-RE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORGHI Enrico *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, più o meno a quest'ora, trentuno anni fa, nell'ospedale di Palermo, tra le braccia del suo fraterno amico Paolo Borsellino, si spegneva la vita del giudice Giovanni Falcone. Poche ore dopo, sotto i ferri del chirurgo, morirà anche la moglie Francesca Morvillo, magistrato anch'essa. Poche ore prima avevano lasciato la loro vita, su quel drammatico selciato dell'autostrada che collega l'aeroporto di Punta Raisi a Palermo, gli agenti della scorta Antonio Montinaro, Rocco Dicillo e Vito Schifani, a cui va tutto il nostro pensiero e il nostro commosso ringraziamento. *(Applausi)*.

Molti ricorderanno il contesto storico nel quale quelle drammatiche vicende si calarono, nel pieno dell'elezione del Presidente della Repubblica, all'inizio di un controverso e delicato periodo di transizione storica e politica della nostra Repubblica, al culmine di un conflitto epocale, durato vent'anni, fra le istituzioni della Repubblica e la mafia, fra lo Stato e l'antistato. Il giudice Falcone ci ha lasciato una serie di lezioni, innanzitutto di metodo: il metodo del *pool* antimafia, creato dal capo dell'ufficio istruzione, Rocco Chinnici, anch'egli trucidato dalla mafia. *(Applausi)*. Ci ha lasciato il dovere del coraggio, davanti alla stagione della scalata bestiale dei corleonesi, che immaginavano che il sangue, il tritolo e i kalashnikov fossero la regola di vita, non solo della splendida terra di Sicilia, ma dell'intera Repubblica italiana. Non dimentichiamo che quel drammatico attentato fu la vigilia della stagione delle bombe nel nostro Paese. Il giudice Falcone ci ha lasciato, insieme con Paolo Borsellino e Antonino Caponnetto, la straordinaria esperienza del maxiprocesso, che ha trasferito l'idea che lo Stato è più forte dell'antistato. *(Applausi)*.

Ma il giudice Falcone, va detto senza infingimenti, ci ha dato anche una grande lezione nella sua assoluta fedeltà alle istituzioni repubblicane, resistendo a ostilità e veleni diffusi, che ne costellarono l'operato. *(Applausi)*. Non possiamo dimenticare come venne bocciato a capo dell'ufficio istruzione, perché l'anzianità faceva premio sulla competenza. *(Applausi)*. Non possiamo non ricordare la drammatica e infame stagione delle lettere infamanti del corvo. *(Applausi)*. Non possiamo dimenticare il fallito attentato all'Addaura, con lo strascico di polemiche strumentali che mirarono a delegittimarne l'azione, l'immagine e la capacità di intervento. Ecco, il giudice Falcone fu anche in questo un modello, come lo fu da direttore degli affari penali del Ministero della giustizia *(Applausi)*, quando ebbe il coraggio, in quegli anni complicati, di affermare un principio banale in una democrazia liberale, ma essenziale, cioè che il compito della magistratura non è quello di puntare in maniera indotta alla riforma della politica, ma è quello dell'esercizio dell'azione penale sulla base di prove. *(Applausi)*.

Questo ed altro è stato il giudice Falcone, ma soprattutto è stato un uomo - per riprendere alcune parole importanti - che fa «quello che è suo dovere fare, quali che siano le conseguenze personali, gli ostacoli, i pericoli e le pressioni», perché «questa è la base di tutta la moralità umana». Queste sono parole di John Fitzgerald Kennedy, questo è stato il giudice Giovanni Falcone. *(Applausi)*.

SCARPINATO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCARPINATO *(M5S)*. Signor Presidente, questo trentesimo anniversario della strage di Capaci è particolarmente triste, perché è all'insegna della rimozione, della restaurazione e della normalizzazione. Una rimozione realizzata non con il silenzio, ma continuando ad annegare verità scomode e indicibili dentro un mare di retorica. Una retorica che consegna alla memoria collettiva una falconeide sedativa e rassicurante, una narrazione tragica, ma nello stesso tempo semplice e pacificata, che si può riassumere nei seguenti termini: Giovanni Falcone è stato assassinato perché con il suo lavoro di magistrato integerrimo, culminato nelle condanne inflitte con il maxiprocesso, era il simbolo di uno Stato che aveva sferrato un colpo mortale alla mafia, mandando in frantumi il mito della sua invincibilità. I carnefici, i portatori del male di mafia sono stati identificati e condannati. Essi hanno i volti noti di coloro che l'immaginario collettivo ha già elevato a icone assolute e totalizzanti del male di mafia: Riina, Provenzano e altri personaggi di tal fatta.

Secondo questa narrazione la mafia sarebbe costituita da una minoranza di criminali che, come si usa ripetere, costituisce una sorta di fungo malefico, all'interno di una società popolata da un'assoluta maggioranza di onesti. Il male, dunque, è fuori di noi e può essere catarticamente proiettato su pochi mostri.

Peccato che la falconeide sedativa della retorica ufficiale sia una storia falsa, sia sotto il profilo storico, che giudiziario. La realtà vissuta e sofferta da Giovanni Falcone racconta che, diversamente da quanto si ripete nelle cerimonie ufficiali, il male di mafia non è affatto solo fuori di noi, è anche tra noi. Racconta che gli assassini e i loro complici non hanno solo i volti truci e crudeli di coloro che sulla scena dei delitti si sono sporcati le mani di sangue, ma anche i volti di tanti, di troppi sepolcri imbiancati che, grazie alla mafia, hanno costruito carriere politiche e fortune economiche e che avversarono in tutti i modi Falcone, isolandolo, delegittimandolo, riducendolo all'impotenza per impedirgli di accertare le loro responsabilità. Un popolo di colletti bianchi che ha frequentato le nostre stesse scuole e che affolla i nostri salotti: Presidenti del Consiglio, Ministri, parlamentari nazionali e regionali, Presidenti di Regione, vertici dei Servizi segreti della polizia, alti magistrati, avvocati di grido dalle parcelle d'oro, personaggi apicali dell'economia e della finanza e molti altri.

Responsabilità penali certificate da sentenze definitive e, tuttavia, rimosse dalla retorica pubblica e da una politica priva di credibilità perché, mentre spende parole vuote il 23 maggio per omaggiare la memoria di Falcone e la cultura della legalità, continua imperterrita a portare in palma di mano personaggi condannati con sentenze definitive per complicità con la mafia o per gravi reati di corruzione.

Questo vasto ed eterogeneo mondo di sepolcri imbiancati non può autoassolversi moralmente e politicamente dalla tragica storia che ebbe il suo epilogo nel boato di Capaci. Quello che ha inghiottito il 23 maggio 1992 la vita di Giovanni Falcone e le vittime di Capaci, il 19 luglio successivo le vittime della strage di via D'Amelio, il 27 maggio del 1993 le vittime della strage di via dei Georgofili, il 27 luglio 1993 le vittime di via Palestro a Milano è un gorgo di morte che chiama in causa quello che lucidamente Giovanni Falcone definì il gioco grande del potere, un gioco del potere che non ha esitato a utilizzare sistematicamente, sin dalle origini della storia della Repubblica, le stragi e l'omicidio come strumenti occulti di lotta politica, avvalendosi come bracci armati della destra eversiva, delle mafie e di altri specialisti della violenza.

Non è certo un caso che l'inizio della storia repubblicana sia stato tenuto a battesimo dalla strage politico-mafiosa di Portella della Ginestra del 1° maggio 1947, che segna l'inizio della strategia della tensione, e che la storia della prima Repubblica si sia conclusa nel bagno di sangue delle stragi politico-mafiose del 1992 e del 1993. Tra la prima e l'ultima strage una sequenza ininterrotta di altre stragi, di omicidi eccellenti che non hanno uguali per continuità e intensità nella storia di altri Paesi europei; stragi che hanno tutte un unico denominatore che reca il sigillo del potere, il sistematico intervento di apparati dello Stato per depistare le indagini della magistratura e impedire così che vengano accertate le responsabilità di mandanti e di complici eccellenti. Depistaggi che significativamente hanno caratterizzato anche le indagini delle stragi del 1992 e del 1993, replicando le stesse modalità del passato: una continuità di depistaggi che rispecchia la continuità della criminalità del potere che ha segnato la storia del nostro Paese.

Giovanni Falcone non è stato ucciso solo per quello che aveva fatto, ma anche e soprattutto per quello che avrebbe potuto fare se fosse rimasto in vita; per evitare che, proseguendo nella sua opera, potesse portare alla luce verità indicibili che, come lui stesso disse nel corso di una seduta della Commissione parlamentare antimafia, avrebbe costretto il nostro Paese a riscrivere parte della sua storia.

In questo senso, la strage di Capaci non può essere ridotta a un capitolo della storia della criminalità mafiosa. Essa è un tragico capitolo della storia della criminalità del potere; una storia che prosegue fino ai nostri giorni, perché quel gioco grande del potere non si è mai interrotto. E fino a quando i protagonisti del passato e del presente di questo gioco cinico e sanguinario non saranno chiamati a rendere conto delle loro responsabilità, le stragi del 1992 del 1993 resteranno lo specchio della cattiva coscienza di questo Paese e segno della sua immaturità democratica.

E la retorica di Stato, per usare le parole di Leonardo Sciascia, uno dei più profondi conoscitori della realtà della criminalità al potere in Italia, resterà il sudario dentro il quale si celano le piaghe purulente della Nazione. *(Applausi)*.

POTENTI *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POTENTI *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, dopo l'omicidio del giudice Cesare Terranova, nel settembre del 1979, nonostante le preoccupazioni familiari, Falcone accettò l'offerta che da tanto tempo Rocco Chinnici gli faceva e passò così all'ufficio istruzione della sezione penale, che sotto la guida di Chinnici divenne un esempio innovativo di organizzazione giudiziaria.

Chinnici chiamò al suo fianco anche Paolo Borsellino, che divenne collega di Falcone nello sbrigare il lavoro arretrato di oltre 500 processi. Non vi furono iniezioni di personale del PNRR, interventi codicistici sulla prescrizione o altri miracoli normativi, ma soltanto molte notti passate a studiare e a lavorare. Valga il vero: una frase vergata dal giudice Falcone in una richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di 12 trafficanti internazionali di armi e droga.

Questa affermazione scritta su un atto processuale sintetizza molto bene il suo pensiero, la sua convinzione, il suo credo in una giustizia vera. Giovanni Falcone nelle sue attività di indagine non si è mai accontentato di indizi, ma egli ha sempre sviluppato, anche in presenza di elementi chiari, precisi e concordanti, mirate e silenziose attività di indagine. Ci si dimentica troppo spesso di quell'insegnamento operativo volto a privilegiare la qualità dell'indagine, piuttosto che il numero degli arrestati. Metodo, quest'ultimo, che va a discapito delle garanzie costituzionali a cui il giudice Falcone era veramente molto attaccato e a cui teneva tantissimo.

Lo scarso rispetto dell'insegnamento del dottor Falcone passa anche dalle azioni di coloro i quali, per godere del clamore immediato, dimenticano quanto le azioni di indagine consistano proprio in analisi, studio, verifiche e quanto queste siano lunghe e difficili.

Il buon lavoro giudiziario richiede pensiero libero, obbedienza cieca alla legge e azione muta. Una logica diametralmente opposta dall'azione mafiosa, che necessita invece di eclatanza, per cui la scenica eliminazione fisica quale annientamento dell'avversario fu resa agghiacciante dallo spettacolare effetto della distruzione; il tutto con il fine di annichilire, soggiogare il popolo, spaventare lo Stato, terrorizzare e imprimere un effetto di paralisi alla possibilità di reazione del sistema democratico contro la tentacolare realtà mafiosa.

Il buon lavoro giudiziario richiede poi la capacità di lavoro di squadra. Il progetto del cosiddetto *pool* antimafia nacque dall'idea di Rocco Chinnici, ma successivamente sarebbe stato sviluppato da Antonino Caponnetto, che nel novembre del 1983 costituiva una squadra composta da quattro magistrati istruttori: oltre a Falcone, Paolo Borsellino, Giuseppe Di Lello, Leonardo Guarnotta.

Un buon lavoro giudiziario passa anche dalla forza di resistere alle umiliazioni, piccole e grandi. Quando si iniziò a temere per l'incolumità dei due magistrati Falcone e Borsellino, questi furono perciò trasferiti per motivi di sicurezza, con le rispettive famiglie, presso la foresteria del carcere dell'Asinara, dove poterono terminare, tra l'altro, la scrittura di oltre 8.000 pagine della colossale ordinanza sentenza, che rinviava a giudizio 475 indagati. Per tale periodo il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria richiese ai due magistrati un rimborso spese e un indennizzo per il soggiorno trascorso.

Un buon lavoro giudiziario passa poi anche dalla capacità di resistere agli errori. Ricordiamo quando, nel 1988, il dottor Meli finisce per smantellare il metodo di lavoro intrapreso, riportandolo indietro di un decennio. Da qui in poi, Falcone e i suoi dovettero fronteggiare un numero sempre crescente di ostacoli alle loro iniziative.

Una buona azione giudiziaria passa anche da quelle situazioni in cui si fa rimedio alla denigrazione. Ricordiamolo oggi, nel giorno in cui si riunisce per la prima volta la nuova Commissione parlamentare antimafia: l'allora Presidente di quella stessa Commissione ammise che i seguaci di Orlando avevano sostenuto nel 1989 che fosse stato lo stesso Falcone a organizzare l'attentato dell'Addaura per farsi pubblicità e rafforzare la sua candidatura a procuratore aggiunto di Palermo.

Il 1992 fu un anno di grande cambiamento, anche politico, e non credo sia un caso che proprio in quell'anno, anche per reagire a quegli orrendi fatti e alle implicazioni che una parte inefficiente e complice dello Stato ebbe nelle vicende palermitane, crebbe con forza una nuova proposta politica, quella della Lega, che proprio in quell'anno attrasse molti, come colui che qui oggi vi parla e si onora di poter continuare a credere in una decisa azione politica che salvaguardi l'eredità giudiziaria del dottor Falcone. *(Applausi)*.

DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Signor Presidente, voglio aggiungere solo un paio di considerazioni a quanto hanno detto i miei colleghi, molte delle quali condivido.

Non devo aggiungere nulla sul ricordo di Giovanni Falcone e naturalmente di tutti quelli che hanno perso la vita con lui. Bastano, secondo me, le parole molto belle scritte oggi dall'associazione Libera: «Ci sono vite destinate a lasciare segni indelebili, a segnare il percorso per chi verrà dopo. Come quella di Giovanni. Magistrato infaticabile e intuitivo»; poche parole che però raccontano benissimo quello che ci stiamo dicendo ora in quest'Aula.

Non aggiungo niente nemmeno alle considerazioni - che pure ho ascoltato - che venivano fatte e che condivido molto, secondo le quali grazie al lavoro di Giovanni Falcone cominciò anche una nuova stagione della lotta alla mafia. Si prese atto di come quel fenomeno andasse affrontato e combattuto, anche inseguendo - come lui diceva - i flussi di denaro e quindi capendo come la mafia diventava un tutt'uno con pezzi significativi dell'economia e che la zona grigia si riduceva sempre di più. Sono cose che sono state dette, che condivido e sulle quali non aggiungo altro.

Due considerazioni però brevissime le voglio fare, per quello che riguarda la situazione così come la viviamo oggi.

Faccio parte di quella generazione che ha cominciato il suo impegno politico proprio a ridosso di quegli anni, un po' prima in verità. Quando ho cominciato io era la metà degli anni Ottanta e la mia Regione, la Campania, era già attraversata dal movimento che naturalmente a Napoli e nel Napoletano era essenzialmente contro la camorra, ma alla fine era la stessa cosa. Poi, per l'appunto, all'inizio degli anni Novanta, con la morte prima di Giovanni Falcone e poi di Paolo Borsellino, dalla Sicilia in particolare e dalle università della Sicilia - com'è stato ricordato - arrivarono le mobilitazioni studentesche. Fu una grande riscossa civile e morale - com'è stato detto - che coinvolse moltissimi giovani. Ci fu - ed è davvero straordinario ricordarlo oggi - un boom di iscrizioni alla facoltà di giurisprudenza: avvenne a Palermo, a Napoli e nell'intero Mezzogiorno. Era proprio la cifra di un impegno civile e morale che coinvolgeva fasce grandi di giovani generazioni. Sono immagini che ricordo ancora molto forti e nitide, nonostante siano passati molti anni.

Però credo - ed è questo che voglio dire - che a seguito di quella riscossa civile e morale di un pezzo grande di Paese, anche la politica, le forze politiche, le forze sindacali i corpi intermedi, la politica nella sua accezione più ampia, tutta e trasversalmente, in qualche maniera provò a farsi interprete di quella reazione morale e civile. E le cose che furono fatte nel corso degli anni successivi in qualche modo alludevano alla presa d'atto che ci fosse bisogno di un salto di qualità.

Allora, l'amara considerazione che voglio fare oggi è che ho l'impressione che quella soglia di attenzione, anche nel contrasto alla pervasività di alcuni fenomeni, anche e soprattutto nel mondo nostro, purtroppo negli anni successivi si è abbassata. Si è abbassata drammaticamente rispetto a quello che invece fummo capaci di fare nel corso di quegli anni. Tanto per fare un esempio, andate a vedere quanti sono i consigli comunali sciolti per infiltrazione camorristica o mafiosa negli ultimi anni. Andiamo a vedere il lavoro prezioso svolto dalla Commissione antimafia negli ultimi anni per denunciare tutto questo.

Ecco, io credo che un modo degno e giusto per uscire dalla liturgia, per ricordare Giovanni Falcone e chi morì con lui non in maniera liturgica, ma in qualche modo per dare un senso a tutto questo, sarebbe esattamente rialzare la soglia dell'attenzione e tornare a considerare quella reazione morale in qualche maniera come centrale nell'iniziativa politica di tutti quanti noi.

Seconda considerazione: credo che il tributo che in qualche modo dobbiamo a chi in quegli anni pagò con la vita la lotta contro la mafia, la camorra e le organizzazioni criminali sia un altro. Penso sia l'assoluta ricerca della verità. La voglio dire così. Certo, sappiamo bene che c'è una verità processuale. Ma possiamo dirci che essa è evidente e indiscutibile, ma purtroppo lascia ancora aperti alcuni punti oscuri su cui anche l'Antimafia nel corso di questi anni ha lavorato e indagato, provando anche a scoprire gli elementi grigi, come per esempio capire quale fosse durante i mesi terribili che precedettero e furono successivi alla strage di Capaci il ruolo oscuro di alcuni pezzi di servizi deviati.

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 19,40)

(*Segue* DE CRISTOFARO). Sono tutte pagine ancora da scoprire fino in fondo, sulle quali io penso ancora una volta debba concentrarsi la nostra attenzione.

Per queste ragioni è un bene che anche in questa legislatura sia nata la Commissione antimafia. Certo, mi sarebbe piaciuto molto di più se la giornata odierna avesse in qualche modo segnato proprio attorno alla Commissione antimafia un esito condiviso da tutte le forze politiche e non invece quello che è successo oggi pomeriggio. *(Applausi)*.

GASPARRI *(FI-BP-PPE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPARRI *(FI-BP-PPE)*. Signor Presidente, il ricordo deve essere sincero, vero e non rituale e, quindi, in primo luogo, a nome del Gruppo Forza Italia, voglio ricordare Giovanni Falcone, Francesca Morvillo, Vito Schifani, Rocco Dicillo e Antonio Montinaro: tutte le vittime di quella orrenda strage.

Tutti ricordiamo quel tempo. Lo ricordo perché ho fatto i miei esordi in Parlamento in quei giorni in cui proprio la strage di Capaci determinò un'accelerazione; un Parlamento che era ingessato per l'elezione del Presidente della Repubblica e, poche ore dopo quell'evento drammatico, si presero delle decisioni che non maturavano.

Voglio dire che però non bisogna essere solo retorici e immemori della realtà. Avendo ricordato e vissuto quelle vicende, vedo però molti che poi si sono uniti all'elogio di Falcone *post mortem*. Va ricordato quello che raramente si ricorda; qualche volta avviene, ma non sempre. Falcone fu duramente avversato. Il CSM ha dato negli anni passati una cattiva prova di sé con tutte le vicende che abbiamo visto e vissuto di spartizioni che le varie correnti togate facevano, con tutti gli eventi che abbiamo seguito e poi letto perché poi, a forza di intercettare, i magistrati finiscono per essere intercettati anche tra di loro.

Il CSM però ha scritto pagine francamente non virtuose anche quando negò a Falcone incarichi importanti e prestigiosi. Falcone non ebbe una vita facile, non solo per l'aggressione mafiosa che ha distrutto la vita sua, della sua compagna e della scorta che lo accompagnava, ma perché in vita veniva a volte celebrato e a volte contrastato. Fu negato a Falcone un incarico importante dal CSM, che meritava più di altri. Falcone fu accusato quando assunse i ruoli, forse anche per l'amarezza di quei giudizi, nelle strutture di governo in quegli anni, svolgendo un'azione fondamentale per preparare quella che sarebbe stata la procura nazionale antimafia, che non deve essere solo il luogo per preparare le candidature di un certo schieramento politico. *(Applausi)*. C'è una strana coincidenza: non ce ne è uno che non si candidi da una certa parte politica.

Falcone non poté, appunto perché stroncato dalla mafia, accedere a quell'incarico e a quelle strutture. Falcone, con Borsellino e altri, elaborò anche il concetto di cui all'articolo 41-*bis* dell'ordinamento penitenziario, ma dobbiamo anche ricordare che il 41-*bis* alcuni lo hanno cancellato e altri lo hanno rafforzato. *(Applausi)*. Dobbiamo scrivere l'elenco dei buoni e dei cattivi, perché il 41-*bis* fu cancellato per centinaia di persone quando c'era il Governo Ciampi, quando c'era Scalfaro al Quirinale - bisogna avere il coraggio di dirlo - e quando Amato fu cacciato dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria con interventi irrituali dalle massime istituzioni della Repubblica. Il 41-*bis* fu reso definitivo dal Governo Berlusconi del 2001 e fu rafforzato dal Governo Berlusconi del 2008, anche con norme sulla confisca dei beni delle cosche e delle mafie *(Applausi)*. Vi è quindi chi ha concretizzato l'opera e l'azione di Falcone e chi lo ha contrastato da vivo e lo ha celebrato da morto senza averne la reputazione.

Anche rispetto a Borsellino c'è chi ha archiviato la sua inchiesta denominata Mafia e appalti, ci sono le firme. Lo so, e ce ne sono anche in quest'Aula. L'archiviazione dell'inchiesta Mafia e appalti è il cuore delle vicende palermitane e dell'aggressione a Falcone e Borsellino. Io sento ancora in televisione dire che gli americani hanno fatto le stragi, e lo hanno detto qualche settimana fa. Qualcuno dice che adesso c'è il gelataio, che anche ieri sera era sugli schermi della Rai, che si fa intervistare dalla trasmissione «Report» e poi su Tik Tok dice che si era accorto che avevano un microfono nascosto e aveva detto sciocchezze; il conduttore ha dato notizia dell'intervista in cui, farneticando, il gelataio dice un sacco di fesserie e poi ha mostrato il video in cui le dice.

La celebrazione allora non deve essere retorica, ma deve essere nel nome della verità e del rispetto di

Falcone, ricordando chi ha archiviato le inchieste stando nei palazzi di giustizia, chi ha cancellato il 41-*bis* stando nei palazzi di Governo e chi lo ha rafforzato. Noi con questa coerenza, non avendo archiviato le inchieste giuste - non ci sono i custodi della memoria che ribaltano i ruoli della verità - onoriamo Falcone, la sua scorta e la sua compagna dicendo con fierezza queste cose, perché di retorica e di bugie ci siamo stancati. *(Applausi)*.

VERINI *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERINI *(PD-IDP)*. Signor Presidente, ci sono dei giorni - l'11 settembre è uno di questi, il 23 maggio è un altro - nei quali, se si chiede alle persone dove erano in quel momento quel giorno, tutti si ricordano dove erano. Io mi ricordo anche dov'ero il 25 maggio di quell'anno: era andato, più giovane, ai funerali a Palermo e ricordo ancora quella piazza e quell'emozione. «*Dum Romae consulitur, Saguntum expugnatur*», disse il cardinale Pappalardo lanciando un'invettiva contro uno Stato che non aveva saputo difendere Giovanni Falcone, Francesca Morvillo, Vito Schifani, Antonio Montinaro e Rocco Dicillo. Ricordo il discorso della vedova Schifani, ma ricordo soprattutto quelle migliaia di ragazze e di ragazzi, di giovani, quelle lenzuola appese a Palermo in tutti i balconi. Era una ribellione civile, bella, grande, vera.

Prima di dire alcune cose, vorrei citare due frasi del nostro presidente della Repubblica Mattarella, pronunciate proprio in occasione di questo anniversario: i testimoni della legalità, lo strazio delle famiglie hanno dimostrato che ribellarsi al ricatto è possibile. L'azione di contrasto alle mafie va costruita con impegno e sempre maggiore determinazione. La mafia può essere battuta ed è destinata a finire.

Ho voluto iniziare con il ricordo di quelle piazze, di quelle lenzuola, di quei ragazzi e di quelle ragazze e con le parole del nostro Presidente della Repubblica, perché pensiamo anche noi che le mafie possono essere battute, ma per far questo non basta ricordare e onorare. Questo è fondamentale, è necessario, ma occorre anche essere coerenti e rispettare davvero la memoria di Falcone - poco dopo, ci fu la strage di via D'Amelio e sono stati ricordati nel corso degli interventi dei nomi, da Rocco Chinnici a Terranova a Piersanti Mattarella, e possiamo ricordare Pio La Torre, come è stato fatto anche recentemente - ma ricordare non è sufficiente.

Oggi, su un importante giornale il procuratore capo di Palermo, Maurizio De Lucia, che ha avuto un ruolo importante nell'ultima fase della cattura di Messina Denaro, ha rilasciato un'intervista che fa riflettere. Non è propaganda, senatore Gasparri, ma si tratta della dichiarazione dell'attuale procuratore capo della procura di Palermo, il quale dice che l'arresto di Messina Denaro è un punto di partenza e non un punto di arrivo. Si dovrà scoprire - dice - chi lo ha protetto in tutti questi anni: vogliamo davvero pensare che a proteggere un *boss* come Matteo Messina Denaro che - come ha detto lui - ha calpestato il mondo intero, siano stati soltanto i suoi compaesani o non ci fossero delle protezioni molto in alto? Lo dice il procuratore capo di Palermo oggi. Lo stesso Maurizio De Lucia dice anche che occorre capire quali menti hanno scelto i luoghi delle stragi del 1992-1993 e le ragioni dell'accelerazione dell'attentato a Borsellino. Aggiunge che cosa nostra fu non solo un raggruppamento di contadini stragisti, ma anche un insieme di intelligenze e probabilmente - dovremo ancora capire molto di questo - anche con menti raffinatissime che guidarono quegli anni e quelle stragi. Poi ci furono gli esecutori.

Ebbene, mi trovo d'accordo su un concetto che ha espresso il senatore Scarpinato, quando ha inteso dire che adesso occorre lavorare perché si apra una fase davvero nuova. Per esempio, parlavo di coerenza. Penso che per tutti noi - questo dovrebbe essere un impegno comune - essere coerenti nella lotta a tutte le mafie significhi, per esempio, lavorare per la scuola pubblica, per la cultura della legalità e delle regole, dando quotidiani esempi. Significa dare un esempio quotidiano di prevenzione della penetrazione delle mafie nell'economia e nella società; lottare contro le povertà e le diseguaglianze, non abolendo i sussidi di povertà e i contributi, perché dentro le povertà si inserisce il *welfare* criminale delle mafie. Penso significhi combattere dentro queste situazioni il fenomeno dilagante dell'usura; lavorare contro i voti di scambio politico-mafiosi; rafforzare alcuni presidi che pure abbiamo lavorato per rafforzare, ma non a sufficienza (penso alla riforma dei beni confiscati e a

quel seguire il denaro che lo stesso Falcone aveva come obiettivo, con tanti risultati). Penso significhi essere vicini coerentemente ai giornalisti minacciati dalle mafie e dalla 'ndrangheta, che svolgono il loro dovere senza protezione. Significa fare davvero la lotta alla corruzione, non a parole; non allentare le regole del codice degli appalti, favorendo il rischio di penetrazione delle mafie nell'economia, negli appalti e nella società. Ecco cosa si dovrebbe fare per onorare davvero la memoria di chi è caduto per la legalità, di chi è caduto per tutti noi.

Un'ultima notazione vorrei farla anch'io, Presidente, esprimendo amarezza per il fatto che oggi l'insediamento della Commissione antimafia avrebbe potuto essere un'occasione unitaria. Non do giudizi, né in questo momento voglio usare i toni da stadio che ho sentito nell'intervento precedente, né voglio fare particolari polemiche, perché anche l'elemento del ricordo va calibrato con i giusti toni. Non siamo noi del PD, però, che dobbiamo avere risposte sulla scelta della deputata Colosimo. Queste risposte vanno date a quelle associazioni, a quei familiari di persone che hanno visto i propri cari morti *(Applausi)*, che hanno espresso una riserva profonda di opportunità. Ripeto: non diamo giudizi personali, non è questa la sede. Voi non dovete darla al PD. Questa risposta, senatori della maggioranza, dovete darla a quelle associazioni. I nomi li conoscete. Ripeto: i nomi li conoscete. Ci sono donne e uomini che hanno visto genitori, fratelli, sorelle, figli cadere vittime delle mafie e che hanno detto di non nominare questa persona, che non è adatta. Ve ne siete infischiati. *(Commenti)*. Non è un modo, in questa giornata, di onorare davvero la memoria di Falcone.

Infine, in quest'Aula il presidente La Russa qualche giorno fa - voglio chiudere con questo riferimento nazionalpopolare - ha invitato Gianni Morandi a tenere un concerto. Ho apprezzato questa iniziativa, a me è piaciuta. A un certo punto ci siamo perfino trovati a cantare un po' tutti. C'era una canzone, signor Presidente, che si chiama «Un mondo d'amore» in cui si dice a tutti: «Uno: non tradirli mai, han fede in te. Due: non li deludere, credono in te». Ecco, noi, la politica, abbiamo il dovere di non tradire quei ragazzi e quelle ragazze, che oggi sono diventati grandi, che erano in quella piazza e oggi hanno popolato tante piazze d'Italia in nome della legalità. Tradire queste aspettative significherebbe tradire il Paese e la memoria di Falcone e dei tanti caduti. *(Applausi)*.

Presidenza del vice presidente GASPARRI (ore 19,56)

SALLEMI *(FdI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALLEMI *(FdI)*. Signor Presidente, esordisco in questo giorno del ricordo con un po' di amarezza, perché anche nel giorno del ricordo della strage di Capaci mi aspettavo da parte dell'opposizione il rispetto e la mancanza di strumentalizzazione, che invece non ci sono stati. E anche in questo momento di ricordo si è voluto puntare a una sorta di tatticismo, tirando in ballo responsabilità inesistenti o chissà quale male in capo al neo Presidente della Commissione nazionale antimafia. *(Applausi)*.

Oggi che tutti ci rendiamo conto di quale è stata la statura di Giovanni Falcone, ripercorrendo la vicenda della sua vita professionale, ci accorgiamo come in effetti una parte dello Stato, del Paese, della magistratura che forse ha colpe più di ogni altro, cominciò a farlo morire nel gennaio del 1988, quando egli, solo per continuare il suo lavoro, propose la sua aspirazione di succedere a Caponnetto. «Il Consiglio superiore della magistratura, con motivazioni risibili, gli preferì il consigliere Meli». Signor Presidente, queste sono parole non mie, ma del giudice Paolo Borsellino *(Applausi)*, che, dopo pochi giorni dall'ecidio di Capaci, il 5 giugno 1992, nel lato della biblioteca comunale di Palermo, ha ricordato il suo amico e collega Giovanni Falcone, tracciando quell'abbandono e quell'isolamento che egli stesso subì.

Già, perché la storia dell'uomo che contribuì in maniera determinante alla lotta alla mafia istruendo il maxiprocesso (346 condanne, 19 ergastoli, 2.265 anni di carcere) è una storia di coraggio - assolutamente - ma è anche una storia di isolamento, di estrema solitudine, di resistenza ai veleni di parte della magistratura, della grande stampa e di certa politica politicante. Qualcuno diceva che nascondeva le carte nei cassetti; qualcun altro lo accusava di essersi venduto alla politica. Falcone, in quel clima che si respirava a Palermo, bocciato da alcuni dei suoi colleghi, si sentiva un emarginato, un bersaglio.

Molti di quelli che oggi ricordano Falcone - qualcuno chiamandolo, come se fosse un amico, Giovanni - erano quelli che accusavano il giudice di essersi autofabbricato l'attentato all'Addaura. *(Applausi)*. Erano quelli che dicevano «il sospetto è l'anticamera della verità», accusando il giudice di insabbiare le indagini. Erano quelli che facevano circolare le lettere anonime nel tribunale di Palermo, il famoso corvo, accusando il *pool* e il giudice Falcone; una campagna denigratoria di certa antimafia che portò Falcone a dire: per essere credibili bisogna essere uccisi, ammazzati in questo Paese? Un assedio che portò Falcone nel 1991 ad accettare di trasferirsi a Roma per dirigere l'Ufficio affari penali al Ministero della giustizia. Anche qui Falcone diede prova di metodo contro la mafia, concependo una struttura investigativa sovraordinata alle singole procure, così da assicurare, attraverso un procuratore nazionale, un coordinamento delle indagini. Quell'isolamento, colleghi, deve farci riflettere, perché mai più un servitore dello Stato deve essere lasciato solo. Mai più in Italia un servitore dello Stato deve essere lasciato solo! *(Applausi)*. Qual è la lezione che ci ha lasciato il sacrificio di Falcone? Prima di tutto, un monito: anteporre sempre il coraggio alla paura, sempre il coraggio alla paura.

Signor Presidente, io sono siciliano. Nel 1992 avevo quindici anni e quella terribile estate in cui, nell'arco di due mesi, vi furono gli attentati di Capaci e di via D'Amelio segnò la mia adolescenza, così come quella di migliaia di italiani. Da quell'estate decisi che dovevo fare qualcosa per la mia terra, che dovevo impegnarmi per cambiare le cose ed entrai, io come tanti altri, in una sede di partito (era il Fronte della gioventù), per chiedere legalità e giustizia, per una società diversa. *(Applausi)*. E lo feci con un obiettivo, Presidente, mi creda intimamente: sconfiggere la paura, perché avevo paura, temevo che la mafia potesse uccidere chiunque, mio padre, mia madre, i miei fratelli.

Se oggi mi trovo con grande orgoglio in quest'Aula, lo devo a chi ha sacrificato l'intera esistenza per la legalità e per la lotta alla mafia. Il miglior modo di ricordare Falcone, Presidente, è mettere il nostro impegno, in Commissione, in Parlamento e nel Governo della Nazione, nella direzione della lotta alla mafia, dando strumenti allo Stato e ai cittadini. Ma occorre cambiare. Mi riferisco alla finta antimafia di facciata, agli scandali delle misure di prevenzione, alle norme emergenziali usate come strumento politico.

Vorrei concludere ricordando un'intervista di Falcone, colleghi, in cui gli veniva chiesto: «Signor giudice, lei ha sacrificato gran parte della sua esistenza alla lotta alla mafia, considerato dalle cosche il simbolo dello Stato da colpire. Chi glielo fa fare?». Il giudice, stanco e provato da mille lotte ingaggiate, sorrise lievemente, con quel sorriso che tutti ricordiamo, e disse: «Soltanto lo spirito di servizio». Ecco, Presidente, mettiamo quella forza, quello spirito di servizio per contrastare la mafia e per liberare la Nazione dai suoi nemici; oggi e sempre, in memoria di Giovanni Falcone, Francesca Morvillo, Rocco Dicillo, Vito Schifani e Antonio Montinaro. *(Applausi)*.

SCARPINATO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCARPINATO *(M5S)*. Vorrei ricordare a quest'Aula che nei giorni scorsi è stata depositata una sentenza che ha condannato per diffamazione il giornalista Sansonetti per aver ripetuto l'affermazione, falsa, che la procura di Palermo avrebbe archiviato l'inchiesta mafia-appalti. Invito il senatore Gasparri a rinunciare all'immunità parlamentare e a ottenere un approfondimento in sede penale, se intende riproporre questa falsità. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatore Scarpinato, non sono in una posizione che mi consente una replica, ma qui non siamo in procura: questo è il Senato della Repubblica, dove la libertà di espressione va garantita. *(Commenti)*. La libertà di espressione va garantita! *(Applausi. Commenti)*.

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 24 maggio 2023

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 24 maggio, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

(Vedi ordine del giorno)

La seduta è tolta *(ore 20,04)*.

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti (**551**)

ARTICOLI DA 1 A 7 NEL TESTO FORMULATO DALLA COMMISSIONE IN SEDE REDIGENTE

Art. 1.

Approvato

(Finalità)

1. La Repubblica, nell'ambito delle finalità di salvaguardia e promozione del proprio patrimonio culturale, storico e letterario, celebra la figura di Giacomo Matteotti nella ricorrenza dei cento anni dalla sua morte, promuovendo e valorizzando la conoscenza e lo studio della sua opera e del suo pensiero in ambito nazionale e internazionale.

Art. 2.

Approvato

(Iniziative)

1. Lo Stato riconosce meritevoli di sostegno e finanziamento, eventualmente anche attraverso apposite campagne di comunicazione istituzionale, i progetti di promozione, ricerca, tutela e diffusione della conoscenza della vita, dell'opera, del pensiero e dei luoghi più strettamente legati alla figura di Giacomo Matteotti, da realizzare in occasione del centesimo anniversario della sua morte, anche in collaborazione con enti locali, soggetti pubblici, associazioni, fondazioni e istituzioni culturali, attraverso le seguenti iniziative, oltre a quella di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 5 ottobre 2004, n. 255:

a) il sostegno ad attività celebrative, convegni nazionali e internazionali, iniziative didattico-formative e culturali, con particolare riguardo allo sviluppo delle iniziative già in corso, mostre, conferenze, seminari, proiezioni cinematografiche e spettacoli teatrali dedicati, intitolazione di strade o piazze, volti a promuovere, in Italia e all'estero, la conoscenza della vita, del pensiero e dell'opera di Giacomo Matteotti;

b) la promozione, anche mediante l'assegnazione di apposite borse di studio rivolte a studenti universitari e delle scuole secondarie di secondo grado, della ricerca storica e dello studio aventi ad oggetto la vita, il pensiero e l'opera di Giacomo Matteotti, con particolare riferimento alle sue attività in ambito sindacale, come amministratore locale, come studioso e come parlamentare, nonché al periodo storico compreso tra la Prima guerra mondiale e la sua morte;

c) la raccolta, la conservazione, il restauro, la manutenzione e la digitalizzazione dei documenti relativi all'attività di Giacomo Matteotti, nonché la pubblicazione di materiali inediti;

d) la promozione di iniziative didattiche e formative, anche in sinergia con biblioteche, musei e istituzioni culturali, attraverso il coinvolgimento diretto degli istituti scolastici dell'intero territorio nazionale, in collaborazione con il Ministero dell'istruzione e del merito;

e) la realizzazione di eventi e di ogni altra iniziativa, con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei ministri, per il conseguimento delle finalità della presente legge, da svolgere prioritariamente nei comuni di Fratta Polesine, Villamarzana, Boara Polesine, Rovigo, Messina, Ferrara, Varazze, Chieti, Riano, Monterotondo, Rodi Garganico, Vieste, Peio (frazione di Comasine) e Roma.

Art. 3.

Approvato

(Selezione delle iniziative)

1. Il Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti il Ministro della cultura e il Ministro dell'istruzione e del merito, provvede, con proprio decreto, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, e mediante l'utilizzo delle risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, all'istituzione di un bando di selezione di progetti per la realizzazione delle iniziative di cui all'articolo 2.

2. I progetti di cui al comma 1 sono finanziati nel limite massimo di euro 350.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024.
3. I progetti di cui al comma 1 sono esaminati da un organismo collegiale individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.
4. Per le attività di cui alla presente legge, ai componenti dell'organismo collegiale di cui al comma 3 non spetta alcun compenso, rimborso di spese, gettone di presenza o altro emolumento comunque denominato.

Art. 4.

Approvato

(Misure per la Casa Museo Matteotti)

1. Alla Casa Museo Matteotti in Fratta Polesine, nella provincia di Rovigo, è attribuito un contributo straordinario di euro 50.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024 per interventi di restauro e manutenzione straordinaria della Casa Museo e del parco annesso, per la promozione di iniziative in occasione del centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti e per la raccolta, la catalogazione e la digitalizzazione di documenti relativi all'attività di Giacomo Matteotti.

Art. 5.

Approvato

(Risorse finanziarie)

1. Per le iniziative celebrative dei cento anni dalla morte di Giacomo Matteotti, selezionate ai sensi dell'articolo 3, e per le misure di cui all'articolo 4 è autorizzata la spesa di 400.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Alla realizzazione delle iniziative di cui alla presente legge possono altresì essere destinati contributi di enti pubblici e privati, lasciti, donazioni e liberalità di ogni altro tipo, anche da parte di soggetti privati. Gli atti di donazione e ogni altra forma di liberalità di cui al secondo periodo sono esenti da ogni forma di imposizione fiscale, fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 del testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta sulle successioni e donazioni, di cui al decreto legislativo 31 ottobre 1990, n. 346.

Art. 6.

Approvato

(Copertura finanziaria)

1. All'onere di cui all'articolo 5, pari a 400.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede, per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 785, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, e, per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 317, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.
2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 7.

Approvato

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (**705**)

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

De Cristofaro, Cucchi, Aurora Floridia, Magni

Respinta

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge A.S. 705, di 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";

premesso che:

vi sono rilevanti perplessità sotto il profilo della legittimità costituzionale del provvedimento in esame per l'assenza dei requisiti essenziali, necessità ed urgenza, per l'uso del decreto-legge;

le disposizioni del provvedimento non presentano un reale carattere di urgenza tale da giustificare il loro inserimento in un decreto-legge piuttosto che in un provvedimento legislativo ordinario, e soprattutto non rispettano la caratteristica della «straordinarietà» dell'intervento governativo ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione;

la giurisprudenza costituzionale in materia, con le sentenze della Corte nn. 171/2007 e 128/2008, ha stabilito che l'esistenza dei presupposti di costituzionalità di cui all'articolo 77 della Carta Costituzionale non possa evincersi «dall'apodittica enunciazione dell'esistenza delle ragioni di necessità e urgenza, né può esaurirsi nella constatazione della ragionevolezza della disciplina introdotta», sottolineando che la valutazione della sussistenza dei presupposti di costituzionalità non può essere meramente soggettiva (riferita cioè all'urgenza delle norme ai fini dell'attuazione del programma di Governo o alla loro mera necessità), ma deve invece fondarsi anche su riscontri oggettivi, secondo un giudizio che non può ridursi alla valutazione in ordine alla mera ragionevolezza od opportunità delle norme introdotte;

peraltro l'eccessivo ricorso alla decretazione di urgenza è stato più volte censurato dai richiami del Capo dello Stato e da numerose sentenze della Corte costituzionale, che hanno sollecitato il ripristino di un corretto percorso costituzionale dei provvedimenti legislativi;

il presunto carattere di straordinaria necessità e urgenza del decreto-legge risiederebbe, secondo quanto si legge in premessa in una ritenuta urgente necessità di riattivare la Società "Stretto di Messina" e risolvere il contenzioso pendente, statuando, da un lato, la definizione stragiudiziale delle controversie e, dall'altro lato, la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto, con contestuale ricapitalizzazione della Società e ridefinizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima;

considerato che:

a seguito del mancato inizio lavori dovuto allo stop dell'allora Governo Monti, il General Contractor Eurolink titolare del progetto approvato nel 2012, avrebbe tuttora in corso un contenzioso nei confronti dello Stato per 700 milioni di euro, cui si sommano altri 325 milioni di euro di risarcimenti chiesti a sua volta dalla "Società Stretto di Messina Spa", questione finita alla Corte costituzionale, che nel 2019 avrebbe stabilito il perimetro degli indennizzi da corrispondere alle società, maggiorato del 10%;

la riattivazione della Società Stretto di Messina sembra disattendere le stesse Raccomandazioni della Corte dei Conti che in merito alla problematica chiusura della liquidazione della suddetta società "Stretto di Messina" nel 2017 concludeva la propria Relazione rilevando come: "La rapida chiusura della società si impone come necessaria anche per l'estinzione del contenzioso avanzato dalla società nei confronti delle amministrazioni statali, contrario ai principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell'agire amministrativo e per porre fine ai gravosi oneri finanziari per il mantenimento della struttura, considerata l'assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, affidata, peraltro, ad avvocati esterni. In tal senso, l'abbattimento dei costi di un ulteriore 20 per cento previsto per l'esercizio in corso appare misura doverosa ma del tutto insufficiente";

il superamento del contenzioso tra la riattivata "Società Stretto di Messina" e il contraente generale, ancora in pendenza di giudizio, attraverso le disposizioni dell'articolo 4 verrebbe superato mediante l'eventuale stipula su base volontaria di atti aggiuntivi ai contratti "caducati", con i quali le parti possono manifestare la volontà che il contratto riprenda a produrre i propri effetti, subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo previa rinuncia, nei giudizi pendenti, alle azioni, domande e giudizi nei confronti della Società, nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e di ogni altra pubblica amministrazione

coinvolta nella realizzazione dell'opera;

tale procedura di conciliazione extragiudiziale, se attuata, a distanza di oltre 10 anni determinerebbe di fatto l'affidamento, senza una nuova gara d'appalto, al medesimo contraente generale che nel 2006 risultava affidatario della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari, per un valore di 3,9 miliardi di euro, opera il cui costo è oggi stimato in 10 miliardi di euro, in violazione della Direttiva 2014/24/UE;

anche sul merito del provvedimento emergono forti perplessità relative all'articolo 3 che per il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera recupera il progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2022, n. 190 ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 20 luglio 2011, pur condizionandone la validità ad una relazione integrativa del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale;

il Gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture, istituito con Determina del MIMS n. 2620 del 27 agosto 2020, con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico, nonché l'impatto ambientale ed urbanistico di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021 pone in evidenza rilevanti criticità della soluzione con ponte a campata unica adottato nel progetto definitivo approvato dal CdM dalla "Società Stretto di Messina SpA" nel 2011;

in particolare il Gruppo di lavoro, che nel corso delle attività di approfondimento ha svolto numerose audizioni di esperti di elevata qualificazione, esperienza accademica e professionale, evidenzia come il vincolo della sua ubicazione nel punto di minima distanza fra Sicilia e Calabria (circa 3 km), allontana l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, comportando al tempo stesso la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50% di quella del ponte più lungo ad oggi realizzato al mondo, con un notevole impatto visivo (anche in ragione dell'altezza necessaria per le torri) e alla vicinanza di zone sensibili sotto il profilo naturalistico;

lo Stretto di Messina è considerato una "unità di paesaggio" che fa parte di un più grande contesto basato sui due pilastri Aspromontano e Peloritano, i cui primi rilievi settentrionali costituiscono le colonne portanti del sistema che comprende anche l'Etna e le Isole Eolie ed in questi termini è necessario comprenderne la unicità paesaggistico-percettiva. É infatti da questo sistema che deriva l'eccezionalità di questo sito e da cui discendono i valori scenici e percettivi, grazie al rapporto tra i massici montuosi delle due sponde che di fatto sono uno la naturale prosecuzione dell'altro e lo specchio d'acqua su cui si affacciano;

dall'analisi ricognitiva sul quadro vincolistico territoriale emerge la presenza, sia sulla costa Calabra che quella Siciliana, di numerosi elementi paesaggistici e culturali tutelati dal Codice dei Beni Culturali (D.lgs 42/200, Artt. 142, 136 e 10), mentre per quanto attiene le aree protette, il contesto calabro e quello siculo vedono la presenza di un articolato sistema di siti afferenti alla Rete Natura 2000 (ZPS e SIC/ZSC), ambiti tutelati dalle Direttive comunitarie 2009/147/CE e 92/43/CEE. Nel complesso si tratta di un'area naturalistica di primaria importanza a grande scala, essendo un corridoio ecologico per molte specie faunistiche dell'ambiente marino e per l'avifauna, oltre che un habitat marino e terrestre ricco di biodiversità;

la parte marina dello Stretto è un *unicum* nel Mediterraneo, con caratteristiche peculiari dal punto di vista oceanografico e delle biocenosi dei fondali, testimoniata dal passaggio dei cetacei, dalle migrazioni del tonno rosso e dei pesce spada, dalle specie abissali oltre che dalle ampie praterie di Posidonia oceanica;

per quanto su richiamato lo Stretto di Messina risulta un importantissimo luogo dove si rileva una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e non è un caso che successivamente

all'approvazione del progetto Preliminare di cui alla Delibera CIPE n. 66 del 01/08/2003 la Commissione Europea abbia aperto la procedura d'infrazione 2003/4090 ex art.226 del Trattato CE, in quanto non sono state adottate misure idonee a prevenire l'inquinamento e il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli, in riferimento alle IBA 150-153, così come previsto dall'art.4 paragrafo 4 direttiva 79/409/CEE, e che non sono state identificate adeguate misure di mitigazione per il pSIC IT03008 *Capo Peloro Laghi di Gianzirri* e la ZPS ITA030011 *Dorsale Curcuraci Antennamare,* al fine di diminuire gli impatti ed evitare che la conclusione della valutazione di incidenza fosse negativa, né si è preso atto dell'impatto pregiudizievole dell'integrità della ZPS, eventualmente subordinando l'approvazione del progetto alla procedura ex art.6, paragrafo 4 Direttiva 92/43/CEE;

la Commissione Tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente, in conclusione dell'analisi svolta sulla Valutazione d'Incidenza (VIncA) presentata nel 2011 unitamente al progetto Definitivo, ha ritenuto che le criticità sollevate dalla Commissione Europea non fossero state completamente rimosse, ravvisando la necessità di richiedere al proponente chiarimenti e documentazione integrativa al progetto, all'esito dell'esame della quale, concludeva per le aree (SIC e ZPS) interferite dall'opera l'istruttoria delle VIncA un'incidenza negativa sugli habitat del SIC ITA03008 *Capo Peolro - Laghi di Gianzirri* e sull'avifauna appartenenti a specie di interesse conservazionistico comunitario della ZPS IT9350300 *Costa Viola* e della ZPS ITA030042 *Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina delle Stretto*;

tenuto conto che:

l'articolo 117 della Costituzione così come modificato dall'articolo 3 legge Costituzionale, 18 ottobre 2001, n. 3, pone in rilievo i rapporti dello Stato con altri ordinamenti come quello comunitario, costituzionalizza il rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali ponendo senz'altro la questione dell'illegittimità di provvedimenti legislativi statali in contrasto con i principi e le norme sovranazionali: illegittimità che espone lo Stato, nello specifico caso di violazione degli obblighi europei, a procedure d'infrazione;

la legge costituzionale 22 febbraio 2022, n. 1, ha inserito al novellato articolo 9 e 41 della Costituzione un esplicito riferimento alla tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, la cui protezione rientra ora tra i principi fondamentali del nostro ordinamento;

tale tutela viene assicurata "anche nell'interesse delle future generazioni". Le scelte pubbliche, politiche ed economiche devono, dunque, essere ispirate a un principio di solidarietà e responsabilità intergenerazionale applicabile anche in mancanza di normative specifiche, un diritto fondamentale, che non può essere oggetto di interventi arbitrari da parte delle istituzioni;

la regolazione del settore da parte delle leggi deve poter essere adottata, controllata e interpretata attraverso indicazioni univoche del testo costituzionale, al fine di assicurare la più alta tutela possibile, a tutti i livelli, dei principi fondamentale dell'ordinamento;

alla luce del quadro complessivo fin qui esposto appare del tutto evidente la totale incompatibilità del decreto in esame con gli articoli 9, 41, 77 e 117 della Costituzione,

delibera, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento del Senato, di non procedere all'esame dell'A.S. 705.

Allegato B

Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge n. 551

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Barachini, Berlusconi, Bongiorno, Borgonzoni, Butti, Camusso, Cantalamessa, Castelli, Cattaneo, Damante, De Poli, Durigon, Fazzolari, La Pietra, Leonardi, Licheri Sabrina, Mirabelli, Monti, Morelli, Napolitano, Nicita, Ostellari, Pogliese, Rauti, Renzi, Rubbia, Segre, Sisto, Turco e Unterberger.

.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Craxi, Menia, Pucciarelli e Spagnolli, per attività della 3ª Commissione permanente; Zaffini, per attività della 10a Commissione permanente; Borghi Claudio e Ronzulli, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Losacco e Paroli, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO; Licheri Ettore Antonio e Spinelli, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Giacobbe, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'InCE.

Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere, Ufficio di Presidenza

La Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere, ha proceduto all'elezione dell'Ufficio di Presidenza.

Sono risultati eletti:

Presidente: deputata Chiara Colosimo;

Vice Presidenti: deputato Mauro D'Attis e deputato Federico Cafiero De Raho;

Segretari: senatore Antonio Iannone e deputato Anthony Emanuele Barbagallo.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Presidente del Consiglio dei ministri

Ministro dell'economia e delle finanze

Ministro della salute

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali (714)

(presentato in data 19/05/2023)

C.1060 approvato dalla Camera dei deputati.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale

Adesione della Repubblica italiana al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) concernente la lettera di vettura elettronica, fatto a Ginevra il 20 febbraio 2008 (715)

(presentato in data 19/05/2023);

senatore Menia Roberto

Concessione della promozione a titolo onorifico ai militari di ogni ordine e grado esuli dai territori ceduti dall'Italia (716)

(presentato in data 18/05/2023);

senatori Zedda Antonella, Satta Giovanni

Modifiche alla legge 24 gennaio 1979, n. 18, concernenti l'istituzione delle circoscrizioni Sicilia e Sardegna per l'elezione dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia (717)

(presentato in data 18/05/2023);

senatori Zullo Ignazio, Russo Raoul, Berrino Gianni, Pogliese Salvo, Sallemi Salvatore, Bucalo Carmela

Disposizioni in materia di screening nazionale gratuito per l'eliminazione del virus HCV (718)

(presentato in data 18/05/2023);

senatori Crisanti Andrea, Irto Nicola

Modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 171, in materia di nomina del direttore generale delle aziende sanitarie locali, delle aziende ospedaliere e degli altri enti del Servizio sanitario nazionale

(719)
(presentato in data 19/05/2023);
senatori Rosa Gianni, Fallucchi Anna Maria, Petrenga Giovanna, Spinelli Domenica, Gelmetti Matteo, Sigismondi Etelwardo, Rapani Ernesto, Mancini Paola, Mieli Ester, De Priamo Andrea, Zedda Antonella, Marcheschi Paolo, Zullo Ignazio, Iannone Antonio, Sallemi Salvatore, Farolfi Marta, Della Porta Costanzo
Modifiche alla legge 14 febbraio 1974, n. 37, concernenti la gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico (720)
(presentato in data 19/05/2023);
senatori Minasi Tilde, Germana' Antonino
Concessione di un contributo a favore del Reggio Calabria Film Fest (721)
(presentato in data 23/05/2023);
senatore Cantalamessa Gianluca
Modifica all'articolo 414 del codice penale, in materia di apologia dei reati di associazione di tipo mafioso e di scambio elettorale politico-mafioso (722)
(presentato in data 23/05/2023);
senatori Stefani Erika, Bergesio Giorgio Maria, Borghi Claudio, Cantalamessa Gianluca, Cantu' Maria Cristina, Dreosto Marco, Garavaglia Massimo, Minasi Tilde, Murelli Elena, Pirovano Daisy, Potenti Manfredi, Pucciarelli Stefania, Spelgatti Nicoletta, Tosato Paolo
Semplificazioni per la realizzazione di spettacoli dal vivo e proiezioni cinematografiche (723)
(presentato in data 23/05/2023);
senatori Potenti Manfredi, Bergesio Giorgio Maria, Cantu' Maria Cristina, Dreosto Marco, Minasi Tilde
Modifiche al regio decreto 23 ottobre 1925, n. 2537, recante approvazione del regolamento per le professioni d'ingegnere e di architetto (724)
(presentato in data 23/05/2023).

Disegni di legge, assegnazione

In sede redigente
2ª Commissione permanente Giustizia
sen. Stefani Erika ed altri
Modifiche all'articolo 146 del codice penale in materia di rinvio obbligatorio dell'esecuzione della pena (629)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
(assegnato in data 19/05/2023);
2ª Commissione permanente Giustizia
sen. Lopreiato Ada
Modifiche al decreto legislativo 13 luglio 2017, n.116, in materia di assegnazione ad altra sede del magistrato onorario che assiste un familiare con disabilità, di periodicità della corresponsione dell'indennità ai magistrati onorari e di versamento dei contributi previdenziali da parte dei medesimi magistrati onorari (666)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
(assegnato in data 19/05/2023);
7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica,

spettacolo e sport
sen. Malpezzi Simona Flavia ed altri
Misure per la realizzazione di ambienti di apprendimento innovativi denominati «Eureteka» (642)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 8ª Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, 10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
(assegnato in data 19/05/2023);
8ª Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica
sen. Nicita Antonio
Disposizioni in materia di servizio pubblico radiotelevisivo (199)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 2ª Commissione permanente Giustizia, 4ª Commissione permanente Politiche dell'Unione europea, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 6ª Commissione permanente Finanze e tesoro, 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport, 9ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare, 10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
(assegnato in data 19/05/2023);
8ª Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica
sen. Malan Lucio ed altri
Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo (673)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 2ª Commissione permanente Giustizia, 3ª Commissione permanente Affari esteri e difesa, 4ª Commissione permanente Politiche dell'Unione europea, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 6ª Commissione permanente Finanze e tesoro, 9ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare, 10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
(assegnato in data 19/05/2023);
9ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare
sen. Cataldi Roberto
Disposizioni in materia di incentivi alle imprese per gli investimenti nelle aree economicamente depresse del territorio nazionale (575)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 4ª Commissione permanente Politiche dell'Unione europea, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 6ª Commissione permanente Finanze e tesoro, 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport, 8ª Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, 10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
(assegnato in data 19/05/2023);
9ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare

sen. Rosa Gianni ed altri
Deroghe per le attività artigianali e le attività commerciali classificate come esercizio di vicinato nei centri storici (655)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 8ª Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica
(assegnato in data 19/05/2023);
10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
sen. Iannone Antonio ed altri
Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1997, n. 184, in materia di ricongiunzione, di riscatto e di prosecuzione volontaria ai fini pensionistici (436)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport
(assegnato in data 19/05/2023);
10ª Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale
sen. De Poli Antonio
Modifiche alla legge 4 luglio 2005, n. 123, concernenti lo svolgimento di indagini diagnostiche per l'accertamento della celiachia nei bambini di età compresa tra sei e dieci anni (524)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio
(assegnato in data 19/05/2023).
In sede referente
6ª (Finanze) e 10ª (Sanità e lavoro)
Gov. Meloni-I: Presidente del Consiglio dei ministri Meloni Giorgia, Ministro dell'economia e delle finanze Giorgetti Giancarlo ed altri
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali (714)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 2ª Commissione permanente Giustizia, 3ª Commissione permanente Affari esteri e difesa, 4ª Commissione permanente Politiche dell'Unione europea, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport, 8ª Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, 9ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare, Comitato per la legislazione
C.1060 approvato dalla Camera dei deputati
(assegnato in data 19/05/2023).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 23/05/2023 la 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport ha presentato il testo degli articoli approvati in sede redigente dalla Commissione stessa, per il disegno di legge:
sen. Segre Liliana "Celebrazioni per il centesimo anniversario della morte di Giacomo Matteotti" (551)

(presentato in data 15/02/2023)

Governo, trasmissione di atti per il parere. Deferimento

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera del 19 maggio 2023, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 - lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per l'infrastruttura idrica di Pietrarossa in Sicilia (n. 47).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 8ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro 20 giorni dall'assegnazione.

Governo, trasmissione di atti e documenti

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 19 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni e integrazioni la comunicazione concernente il conferimento *ad interim* di incarico di funzione dirigenziale di livello generale al dottor Amedeo Teti, dirigente di prima fascia del ruolo dirigenziale del Ministero delle imprese e del made in Italy.

Tale comunicazione è depositata presso il Servizio dell'Assemblea, a disposizione degli onorevoli senatori.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 12 maggio 2023, ha inviato, ai fini dell'attuazione dell'articolo 1, comma 313, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, la relazione sui risultati raggiunti nell'attuazione dei progetti Normattiva e *x-leges* e sulle loro prospettive di sviluppo, aggiornata al 30 aprile 2023 (Atto n. 163).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 17 maggio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-*bis*, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, la richiesta di informazioni supplementari formulata dalla Commissione europea in ordine alla notifica 2022/0208/I relativa allo schema di regolamento recante «"*Avvio della consultazione pubblica sullo schema di regolamento recante attuazione dell'art. 41, comma 9, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 208 in materia di programmi, video generati dagli utenti ovvero comunicazioni commerciali audiovisive diretti al pubblico italiano e veicolati da una piattaforma per la condivisione di video il cui fornitore è stabilito in un altro stato membro" di cui alla Delibera n. 76/23/CONS del 16 marzo 2023*».

La predetta documentazione è deferita alla 4a e alla 8a Commissione permanente (Atto n. 162).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 17 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 14, comma 10, della legge 28 novembre 2005, n. 246, la relazione sullo stato di applicazione dell'analisi di impatto della regolamentazione, relativa all'anno 2022.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1a Commissione permanente (*Doc*. LXXXIII, n. 1).

Con lettere in data 15 e 18 maggio 2023, il Ministero dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 141, comma 6 del decreto legislativo 8 agosto 2000, n. 267, ha comunicato gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di Casandrino (Napoli), Lenna (Bergamo), Melito di Napoli (Napoli) e Bellegra (Roma).

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 17 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 59 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, l'Atto di indirizzo concernente gli sviluppi della politica fiscale, le linee generali e gli obiettivi della gestione tributaria, le grandezze finanziarie e le altre condizioni nelle quali si sviluppa l'attività delle Agenzie fiscali, per gli anni 2023-2025.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 6a Commissione permanente (*Doc.* CII, n. 1).

Il Ministro della giustizia, con lettera in data 19 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, della legge 28 aprile 2014, n. 67, la relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni in materia di messa alla prova dell'imputato, relativa all'anno 2022.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 2a Commissione permanente (*Doc*. CCVII, n. 1).

Il Ministro dell'università e della ricerca, con lettera in data 16 maggio 2023, ha inviato - ai sensi dell'articolo 11 del decreto legislativo 31 dicembre 2009, n. 213 - la comunicazione concernente la nomina del professor Antonio Zoccoli a Presidente dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) (n. 12).

Tale comunicazione è stata trasmessa, per competenza, alla 7a Commissione permanente.

Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti i seguenti documenti dell'Unione europea, trasmessi dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione 2009/917/GAI del Consiglio per quanto riguarda l'allineamento alle norme dell'Unione in materia di protezione dei dati personali (COM(2023) 244 definitivo), alla 6a Commissione permanente e, per il parere, alla 2a e alla 4a Commissione permanente;
- Comunicazione congiunta al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo sulla lotta contro la corruzione (JOIN(2023) 12 definitivo), alla 2a Commissione permanente e, per il parere, alla 3a e alla 4a Commissione permanente.

Autorità garante della concorrenza e del mercato, trasmissione di atti. Deferimento

Il Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con lettera in data 16 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, una segnalazione concernente le tariffe imposte per le verifiche sui dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche, dispositivi di messa a terra di impianti elettrici e di impianti elettrici pericolosi.

La predetta segnalazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 8a, alla 9ª e alla 10a Commissione permanente (Atto n. 161).

Corte costituzionale, trasmissione di sentenze. Deferimento

La Corte costituzionale ha trasmesso, a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, la seguente sentenza, che è deferita, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni competenti per materia:

sentenza n. 98 del 5 aprile 2023, depositata il successivo 18 maggio, con la quale dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 210, comma 1, del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 (Codice dell'ordinamento militare), nella parte in cui non contempla, accanto ai medici militari, anche gli psicologi militari tra i soggetti a cui, in deroga all'art. 894 del codice medesimo, non sono applicabili le norme relative alle incompatibilità inerenti l'esercizio delle attività libero professionali, nonché le limitazioni previste dai contratti e dalle convenzioni con il servizio sanitario nazionale (*Doc*. VII, n. 26) - alla 1a, alla 2a, alla 4a e alla 10a Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione. Deferimento

La Corte dei conti, con lettera in data 18 maggio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, il conto consuntivo della Corte dei conti relativo all'esercizio finanziario 2022, corredato dalla nota integrativa.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1a e alla 5a Commissione permanente (Atto n. 160).

Regioni e province autonome, trasmissione di relazioni. Deferimento

La Difesa civica della Provincia autonoma di Bolzano, con lettera in data 18 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la relazione sull'attività svolta nell'anno 2022.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1a Commissione permanente (*Doc*. CXXVIII, n. 5).

Interrogazioni

ROSSOMANDO - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:

con il decreto legislativo n. 155 del 2012, "Nuova organizzazione dei tribunali ordinari e degli uffici

del pubblico ministero, a norma dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 settembre 2011, n. 148", è stata riformata la geografia giudiziaria attraverso la soppressione di tribunali ordinari, sezioni distaccate e procure della Repubblica, procedendo conseguentemente all'accorpamento di territori e alla ridefinizione dei bacini di utenza delle strutture rimaste;

per quanto riguarda il Piemonte, sono stati soppressi 7 tribunali (Pinerolo, Saluzzo, Mondovì, Alba, Casale Monferrato, Tortona e Acqui Terme), con l'obiettivo di accorpare i tribunali minori alle città capoluogo di provincia. Nel caso specifico, nella città di Ivrea (Torino), il tribunale è stato mantenuto e ad esso sono stati accorpati i territori delle sezioni distaccate (soppresse) di Ciriè e Chivasso, prima rientranti nel circondario del tribunale di Torino. Questo ha comportato il fatto che il territorio di competenza del circondario eporediese è diventato il triplo rispetto a prima (passato ad una superficie totale di 298.900 metri quadrati) e anche il bacino di utenza, passato dagli originari 184.000 abitanti agli attuali 514.977 (dati tratti da COSMAG);

a fronte di una trasformazione e di un ampliamento così radicali, il tribunale di Ivrea non ha però accorpato nessuna risorsa aggiuntiva dai territori incamerati, come invece previsto dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 155 e come accaduto per altri circondari che hanno inglobato sezioni soppresse. Alla data di entrata in vigore della riforma della geografia giudiziaria, infatti, nel 2013, il tribunale aveva una pianta organica composta da 4 magistrati, aumentata negli anni a 9 unità più il procuratore della Repubblica, mentre, per quanto riguarda il personale amministrativo e la Polizia giudiziaria, la situazione è rimasta invariata;

il personale amministrativo è fermo a 29 unità, di cui solo 19 in servizio, mentre la Polizia giudiziaria è composta da 8 unità, contravvenendo a quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo n. 271 del 1989, che prevede che l'organico delle sezioni di Polizia giudiziaria sia costituito da personale in numero non inferiore al doppio di quello dei magistrati previsti nell'organico delle procure della Repubblica. Anche il numero dei vice procuratori onorari si presenta come insufficiente allo svolgimento regolare delle cause e allo smaltimento degli arretrati;

il procuratore della Repubblica dottoressa Viglione ha più volte denunciato questa situazione di grave inadeguatezza dell'organico del Tribunale di Ivrea, che pone la Procura, nel rapporto tra pubblici ministeri e abitanti, al 139° posto su 139 uffici requirenti, secondo i dati ufficiali del Ministero della giustizia ("Relazione sulla ispezione del Ministero della Giustizia agli uffici giudiziari del Tribunale, della Procura della Repubblica e dell'UNEP di Ivrea di luglio 2019");

come esposto in diverse comunicazioni della dottoressa Viglione al Ministro in indirizzo (2 novembre 2022), al direttore del personale e della formazione del Ministero (5 gennaio 2023) e al Consiglio superiore della magistratura (l'ultima del 3 maggio 2023), e ribadito pubblicamente in un'intervista a "La Stampa" del 24 aprile, a fronte di un territorio così ampio, che presenta diverse criticità, e di un bacino di utenza che a seguito della riforma si è triplicato, il Tribunale di Ivrea, con una scopertura nell'organico in media del 40 per cento rispetto a quanto previsto, è nell'impossibilità di far fronte all'immensa mole di fascicoli pendenti: la media *pro capite* per ogni pubblico ministero è di circa 2.000 fascicoli, che rappresenta un "primato" assoluto sul territorio italiano;

ciò che emerge, quindi, dall'analisi dei dati e dalle comunicazioni del procuratore della Repubblica di Ivrea è un quadro drammatico di insufficienza cronica di organico, che deriva sicuramente dalla scopertura dei posti assegnati ma che parrebbe essere strutturale a causa di una sottovalutazione, all'origine della riforma del 2012, della trasformazione e dell'ampliamento del territorio di competenza e del bacino di utenza del circondario eporediese;

si noti che, dai dati complessivo raccolti, anche se la pianta organica dei magistrati fosse sempre stata coperta (e ciò non è mai avvenuto), si sarebbe avuta comunque una pendenza media *pro capite* quattro volte superiore la media nazionale;

in sostanza, dai dati raccolti risulta l'assoluta inadeguatezza di tutte le piante organiche con rifermento a magistrati, personale amministrativo e Polizia giudiziaria;

tale situazione è stata anche esposta dal consiglio dell'ordine degli avvocati di Ivrea, che in una lettera del 2 maggio 2023 ha proposto l'apertura di un "tavolo di lavoro" per un confronto costruttivo sulla grave situazione degli uffici giudiziari di Ivrea, e dalle rappresentanze sindacali di CGIL, CISL e UIL

del personale del tribunale che, come si apprende dalla stampa, si sono riunite in assemblea il 9 maggio davanti al tribunale, riunione alla quale erano presenti il presidente del Tribunale dottor Bevilacqua e il procuratore della Repubblica dottoressa Viglione,
si chiede di sapere quali azioni il Ministro in indirizzo intenda porre in essere per il ripristino di consone condizioni di lavoro per i magistrati e il personale del circondario eporediese e consentire un adeguato servizio giustizia nel territorio.
(3-00455)
MARTELLA - *Al Ministro della salute*. - Premesso che:
da alcune settimane gli organi di informazione segnalano una serie di criticità nell'ambito del servizio sanitario pubblico, con particolare riferimento all'ambito territoriale di Padova ed afferenti alla possibilità di effettuare esami ematologici, spesso anche di *routine*;
in merito si riscontrano non solo tempi che si sono notevolmente allungati, ma anche una discrasia di costi tra strutture pubbliche e accreditate, il che genera notevole confusione tra i pazienti;
tre o quattro settimane risultano essere eccessive per pazienti che hanno necessità dell'esame, tanto che spesso sono costretti a rivolgersi a strutture private a pagamento;
è sconcertante che nell'ambito dello stesso laboratorio di analisi per la prestazione a carico del SSN i tempi di attesa siano di circa un mese, mentre se si paga privatamente è possibile effettuare l'esame tutti i giorni;
è evidente che per i cittadini c'è un palese ostacolo nell'accesso al servizio sanitario pubblico per una prestazione di base,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato e quali iniziative, per quanto di competenza, intenda assumere al fine di verificare gli elementi di criticità e assicurare il pieno rispetto dei livelli essenziali di assistenza e l'accesso dei cittadini alle prestazioni nelle strutture pubbliche e accreditate di Padova, e contrastare così ogni forma di speculazione.
(3-00457)
Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento
MENIA - *Al Ministro della difesa*. - Premesso che:
dal 1999 un gruppo di alpini appartenenti all'Associazione nazionale alpini del Friuli-Venezia Giulia, a cui si sono uniti nel tempo alpini veneti e bresciani, ripercorre le montagne che hanno visto il sacrificio dei soldati italiani e greci durante la campagna di Grecia ed Albania (1940-1941); le catene montuose del Golico, dello Scindeli, del Trebescini e la valle del fiume Vojussa sono definite come il "Calvario" o il "Golgota" degli alpini, con zone che non vengono visitate dalla fine della guerra e dove, durante pellegrinaggi della memoria, si sono recuperati resti insepolti di militari, italiani e greci;
in seguito al ritrovamento, nel 2010, del memoriale del cappellano del battaglione "Gemona", padre Generoso (Attilio Ghiglione da Pontedecimo, Genova), si è venuti a conoscenza delle sepolture da lui effettuate, assieme al cappellano del battaglione "Cividale", don Bruno Martignon, sul monte Golico durante la ritirata della brigata "Julia". Tra la documentazione di padre Generoso sono state ritrovate mappe, dettagliatissime, di sepolture con i nomi dei caduti; l'associazione è certa che nel bosco a quota 1.250 metri del monte siano inumati, sotto circa 40 centimetri di terra, circa 60 soldati italiani caduti nel marzo 1941. Si rammenta che intorno al 1960 una commissione italiana per il recupero dei caduti si recò in Albania sul Golico per il recupero delle salme, ma riesumò soltanto quelle raccolte nel cimitero a quota 1.624 metri e quelle sepolte a Koder, tralasciando quelle sepolte nel bosco a quota 1.250 metri e, molto probabilmente, anche quelle del costone di Peshtan a quota 1.192;
nel 2021 il commissario generale per le onoranze ai caduti scrisse al presidente dell'Associazione nazionale alpini per comunicare che era stata affrontata la questione della campagna di ricerca dei caduti dispersi in Albania. Nel 2019 il commissariato generale aveva avviato l'*iter* per la sottoscrizione di un accordo bilaterale tra il Governo italiano e il Governo albanese finalizzato alla regolamentazione delle attività di ricerca, riesumazione e identificazione e successivo trasporto in Italia dei militari italiani caduti in Albania durante la prima e la seconda guerra mondiale. Il commissario aveva fatto presente che l'accordo risultava indispensabile per svolgere l'attività di ricerca dei caduti italiani nella località di monte Golico; una bozza di accordo era stata esaminata nel mese di novembre 2020

dall'Albania, la quale aveva richiesto l'effettuazione di alcuni approfondimenti ai quali il commissariato generale aveva fornito risconto, sollecitando al contempo gli altri aventi causa e interessati alle attività di recupero delle salme a concludere le attività di propria pertinenza;
ad oggi la situazione non ha avuto un'evoluzione e l'accordo non è stato firmato dai due Governi,
si chiede di sapere:
quale sia lo stato dell'*iter* dell'accordo e se persistano criticità che impediscono la firma tra le parti;
quali iniziative si intenda comunque porre in essere al fine di giungere in tempi ragionevoli alla positiva conclusione del processo di ricerca e di rimpatrio dei nostri caduti.
(3-00456)
ALFIERI, FURLAN - *Al Ministro dell'università e della ricerca*. - Premesso che:
nel novembre 2018, l'Agenzia spaziale europea ha firmato un accordo con l'Agenzia spaziale italiana (ASI) per installare il primo telescopio "Flyeye" sul monte Mufara, in Sicilia, che misura 1.865 metri;
il Flyeye è un telescopio rivoluzionario, fa parte di una rete di quattro telescopi, due per ogni emisfero, che servono ad avere una visione completa del cielo e nasce per monitorare ed intercettare asteroidi a rischio di impatto con la terra. Si tratta di una tecnologia italiana e la sua struttura, simile all'occhio composto di una mosca, utilizza telecamere ed ottiche multiple, suddividendo una sezione del cielo in 16 immagini più piccole, per espandere il campo visivo del telescopio;
secondo quanto riportato dal quotidiano "la Repubblica" il direttore dell'Agenzia spaziale europea, Rolf Densing, in una nota inviata all'ASI e alla Società di sviluppo delle Madonie (Sosvima), avrebbe dichiarato che "Il permesso di costruzione sul monte Mufara appare arenato, o comunque con un'evoluzione troppo lenta e non compatibile con i tempi del progetto". La realizzazione del progetto dunque, sempre secondo quanto riportato dal quotidiano, sarebbe in procinto di essere trasferita in Spagna, dove il direttore delle operazioni dell'ESA avrebbe già effettuato un sopralluogo alle isole Canarie (La Palma e Tenerife), un'area che ospita già numerosi osservatori astronomici;
considerato che la Regione Sicilia, con la deliberazione della Giunta n. 165 del 18 aprile 2023, ha dichiarato il telescopio "opera di interesse strategico per la Regione Siciliana", nonché un progetto importante, che pone l'Italia in una posizione di avanguardia nella ricerca e studio dello spazio, oltre a rappresentare un investimento unico e necessario anche per il rilancio economico e culturale di un'area interna e del Mezzogiorno,
si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali siano state le comunicazioni intercorse a tal riguardo con il presidente della Regione Siciliana;
se abbia avuto le dovute interlocuzioni con l'Agenzia spaziale italiana sul progetto "Flyeye" e quali azioni necessarie ed urgenti intenda intraprendere al fine di garantire che la collocazione del telescopio sia in Italia e in particolare in Sicilia, secondo quanto già stabilito nell'accordo del 2018, anche alla luce della grave perdita che, in caso di abbandono del progetto, ne deriverebbe al nostro Paese in un settore come quello spaziale nel quale l'Italia figura tra i maggiori *leader* mondiali.
(3-00458)
GASPARRI - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:
il tema delle concessioni balneari marittime è alquanto dibattuto;
sull'argomento l'ultima a pronunciarsi è stata la Corte di giustizia dell'Unione europea che ha sentenziato che le concessioni delle spiagge italiane "non possono essere rinnovate automaticamente, ma devono essere oggetto di una procedura di selezione imparziale e trasparente";
la sentenza ha avuto un impatto notevole poiché il Governo italiano con il decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 (milleproroghe), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2023, n. 14, ha prorogato al 31 dicembre 2024 le concessioni esistenti e successivamente il Consiglio di Stato, con sentenza del 1° marzo 2023, si è espresso in senso contrario a quanto disposto;
sulle spiagge italiane grava da tempo una procedura d'infrazione UE per violazione della cosiddetta direttiva Bolkestein (direttiva 2006/123/CE), sulla cui applicabilità o meno alle concessioni balneari si è molto dibattuto;

nell'ultima sentenza la Corte UE evidenzia che tale direttiva si applica a tutte le concessioni di occupazione del demanio marittimo ma che "il diritto dell'Unione non osta a che la scarsità delle risorse naturali e delle concessioni disponibili sia valutata combinando un approccio generale e astratto, a livello nazionale, e un approccio caso per caso, basato su un'analisi del territorio costiero del comune in questione. È necessario che i criteri adottati da uno Stato membro per valutare la scarsità delle risorse naturali utilizzabili si basino su parametri obiettivi, non discriminatori, trasparenti e proporzionati";
spetta a ciascuno Stato, dunque, valutare se all'interno del proprio territorio la "risorsa spiaggia" possa considerarsi scarsa o meno;
la linea tracciata dal Governo italiano fino ad oggi è stata chiara: attendere la verifica della mappatura;
a tal proposito si è istituito, presso il Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei ministri, il tavolo tecnico consultivo sulle concessioni demaniali marittime con l'obiettivo di definire i criteri tecnici per la determinazione della sussistenza della scarsità della risorsa naturale disponibile, tenuto conto sia del dato complessivo nazionale sia di quello disaggregato a livello regionale;
nei giorni scorsi la direzione regionale Toscana e Umbria dell'Agenzia del demanio ha inviato ai Comuni delle lettere con le quali si comunicava la volontà di procedere all'attività di incameramento delle opere inamovibili di cui all'art. 49 del codice della navigazione (di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modifiche), chiedendo che le pubbliche amministrazioni comunicassero agli attuali concessionari l'avvio dell'*iter* amministrativo;
alcuni Comuni hanno già iniziato a informare gli imprenditori balneari della circostanza e richiesto la relativa documentazione, mentre altri hanno sottolineato l'illegittimità della richiesta pervenuta loro;
tali lettere rappresentano un atto formale di avvio di una procedura di esproprio;
l'avvio di una procedura di incameramento prima della scadenza di una concessione si pone in contrasto con le vigenti norme giuridiche e con la giurisprudenza del Consiglio di Stato che afferma la possibilità di acquisizione solo al momento dell'effettivo termine della concessione: tale richiesta quindi appare ancora più anomala a fronte dell'incertezza in merito alla futura applicabilità della direttiva Bolkestein e quindi del reale termine di scadenza dei titoli;
tale iniziativa ha generato incertezza su quale debba essere il ruolo dei Comuni nella procedura nonché su quali iniziative essi debbano legittimamente intraprendere,
si chiede di sapere:
quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere, ciascuno per le parti di competenza, al fine di fornire un chiarimento rispetto all'iniziativa dell'Agenzia del demanio, con la quale essa ha intrapreso l'azione di incameramento in anticipo rispetto alla scadenza delle concessioni e in un clima generale di incertezza in merito alla stessa applicabilità della direttiva Bolkestein al caso italiano;
se intendano chiarire come mai l'Agenzia del demanio abbia posto in essere una tale iniziativa senza alcuna autorizzazione da parte della Capitaneria di porto, considerato che ai sensi di legge è infatti quest'ultima che può dare avvio alla commissione di incameramento.
(3-00459)
Interrogazioni con richiesta di risposta scritta
MENIA, BARCAIUOLO - *Al Ministro dell'interno*. - Premesso che:
la situazione di insicurezza diffusa all'interno e nei pressi della stazione ferroviaria di Reggio Emilia, sita in piazzale Marconi, ha raggiunto livelli non più tollerabili dai cittadini del quartiere e dai passeggeri, cosa di cui si occupa quotidianamente la stampa locale e recentemente anche la televisione nazionale;
l'impegno delle forze dell'ordine, con ronde interforze che hanno portato all'arresto di numerosi spacciatori di sostanze stupefacenti, non potrà però essere garantito, nei servizi attuali, molto a lungo, come dichiarato dal prefetto vicario in una recente riunione del comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza;
la stazione è priva, da lungo tempo, di una postazione fissa della Polizia ferroviaria, che quando era presente contribuiva fattivamente a garantire la sicurezza dei passeggeri e dei tassisti che operano

all'esterno, fatti oggetto di minacce da parte di spacciatori extracomunitari;
considerata la situazione e ritenendo importante il ripristino del presidio fisso della Polizia ferroviaria all'interno della stazione di piazzale Marconi, che avrebbe un ruolo importante di presidio per la sicurezza anche della zona esterna,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non reputi necessario istituire nuovamente il presidio fisso della Polizia ferroviaria all'interno della stazione ferroviaria di Reggio Emilia, e quali altre iniziative intenda adottare al fine di garantire la sicurezza ai passeggeri, ai cittadini della zona, ai tassisti che operano all'esterno e più in generale alle persone che vi transitano.
(4-00470)
GASPARRI - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:
dalle cronache di pubblico dominio si rileva che l'evento milanese sull'utero in affitto, denominato "Wish for a baby" e svoltosi il 20 e 21 maggio 2023, costituisce una palese e plurima violazione delle leggi vigenti in Italia, dove i bambini non si comprano e il corpo delle donne non si affitta per mettere al mondo vite da vendere;
la Procura della Repubblica di Milano non è intervenuta, come da diverse parti sollecitato, per impedire iniziative in palese contrasto contro le leggi vigenti in Italia in materia,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga di dover valutare se disporre dei propri poteri ispettivi in relazione al contegno degli uffici giudiziari competenti.
(4-00471)
DE CRISTOFARO - *Ai Ministri dell'istruzione e del merito, del lavoro e delle politiche sociali, per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze*. - Premesso che:
il comma 960 dell'art. 1 della legge n. 234 del 2021 ha integrato l'articolo 58 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, modificando il comma 5-*septies*;
il nuovo testo autorizza il Ministero dell'istruzione ad avviare una nuova procedura selettiva per l'assunzione su posti di collaboratore scolastico nella scuola statale;
questa procedura era finalizzata, a decorrere dal 1° settembre 2022, all'assunzione alle dipendenze dello Stato di lavoratrici e lavoratori ex LSU e appalti storici, impegnati per almeno 5 anni presso le istituzioni scolastiche ed educative statali, per lo svolgimento di servizi di pulizia e ausiliari, in qualità di dipendente a tempo determinato o indeterminato di imprese titolari di contratti per lo svolgimento dei predetti servizi;
questa terza procedura selettiva avrebbe riguardato i lavoratori ex LSU e degli appalti storici che, pur in possesso dei requisiti richiesti, non avevano potuto partecipare alla precedente procedura per mancanza di posti nella loro provincia di appartenenza;
l'assunzione dovrebbe avvenire sui 590 posti residuati nelle province, in cui è stata espletata la precedente procedura assunzionale dello stesso personale;
considerato che:
per la suddetta procedura era prevista, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, la pubblicazione di un decreto interministeriale del Ministro dell'istruzione che, di concerto con i Ministri del lavoro e delle politiche sociali, per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, che confermasse i requisiti per la partecipazione alla procedura selettiva, nonché le relative modalità di svolgimento e i termini per la presentazione delle domande;
detto decreto doveva autorizzare a sua volta il Ministero dell'istruzione ad emanare il bando per indicare i posti disponibili e le modalità di espletamento della procedura selettiva da parte degli uffici scolastici regionali a livello provinciale;
ritenuto che:
il comma 1 dell'art. 5 del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 ha prorogato al 1° settembre 2023 la data di assunzione alle dipendenze dello Stato di lavoratrici e lavoratori ex LSU e appalti storici, riaprendo di conseguenza i termini per l'espletamento delle procedure previste dal comma 5-*septies* dell'articolo 58 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69;
a parere dell'interrogante, occorre dare una risposta certa a quelle lavoratrici e lavoratori che rivendicano l'attuazione di un diritto assicurato dalla legge, anche perché, nel frattempo, sono stati

sospesi dalle ditte di pulizia dal lavoro precedente e di conseguenza vivono in una condizione psicologica ed economica molto difficile e in alcuni casi drammatica,

si chiede di sapere quali misure i Ministri in indirizzo vogliano intraprendere al fine di concludere tempestivamente le procedure necessarie per assicurare l'assunzione nel profilo di collaboratore scolastico del personale delle imprese già impegnate nella pulizia delle scuole e avviare la costruzione di un progetto organizzativo più certo per il prossimo anno scolastico.

(4-00472)

Interrogazioni, già assegnate a Commissioni permanenti, da svolgere in Assemblea

L'interrogazione 3-00343, del senatore Martella, precedentemente assegnata per lo svolgimento alla *10ª Commissione permanente* (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), sarà svolta in Assemblea, in accoglimento della richiesta formulata in tal senso dall'interrogante.

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

10ª Commissione permanente (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale):

3-00457 del senatore Martella sulla difficoltà ad effettuare esami del sangue a Padova.

1.5.2.2. Seduta n. 71 del 24/05/2023

collegamento al documento su www.senato.it

SENATO DELLA REPUBBLICA
------ XIX LEGISLATURA ------

71a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO
MERCOLEDÌ 24 MAGGIO 2023

Presidenza del vice presidente CASTELLONE,
indi del vice presidente CENTINAIO,
del presidente LA RUSSA
e del vice presidente ROSSOMANDO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE: Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

RESOCONTO STENOGRAFICO
Presidenza del vice presidente CASTELLONE

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 10,05).*
Si dia lettura del processo verbale.
PAGANELLA, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*
PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelleha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

(705) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*** *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)* **(ore 10,08)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 705, già approvato dalla Camera dei deputati.
Il relatore, senatore Germanà, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.
Sospendo la seduta, in attesa dell'arrivo del relatore.
(La seduta, sospesa alle ore 10,09, è ripresa alle ore 10,10).
Il relatore è arrivato, quindi riprendiamo la seduta.

GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, chiedo che la seduta possa essere sospesa per qualche minuto.

PRESIDENTE. Va bene, senatore, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 10,10, è ripresa alle ore 10,14).

La seduta è ripresa.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, mi scuso con l'Assemblea.

Il provvedimento in esame, già approvato dalla Camera dei deputati, reca disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

L'articolo 1 modifica l'assetto societario e la *governance* della Stretto di Messina SpA, attribuendo la quota di maggioranza al Ministero dell'economia e delle finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al capitale sociale partecipano inoltre Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ANAS e le Regioni Sicilia e Calabria. Al MIT sono attribuite le funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione.

Viene conseguentemente ridefinita la composizione degli organi di amministrazione e controllo della società, che viene inoltre qualificata come *in house*. Sono quindi disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del MIT, anche con la previsione della possibilità di nomina - con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture, qualora ne ravvisi la necessità - di un commissario straordinario che opera secondo specifiche disposizioni dell'articolo 12 del decreto-legge n. 77 del 2021.

Viene infine disciplinata la costituzione di un Comitato tecnico-scientifico con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali.

L'articolo 2 ridefinisce il rapporto di concessione fra il MIT e la Stretto di Messina SpA in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della società. Esso prevede che dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina SpA, disposta dall'ultima legge di bilancio, riacquisti efficacia la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Il MIT è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi, che disciplinano, tra l'altro: la durata residua della concessione per la gestione, fermo restando che ha durata di trent'anni; il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera; il nuovo piano economico finanziario, che individua, in particolare, la copertura finanziaria dell'investimento, i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento, il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono.

Alla Camera dei deputati sono state inserite disposizioni volte a garantire la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica.

L'articolo 3 dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture al DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo, e prevede che il progetto definitivo approvato il 29 luglio 2011 sia integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo, tra l'altro, alle norme tecniche per le costruzioni sopravvenute e alle conseguenti modifiche alla modellazione geologica e alla caratterizzazione geotecnica, alla normativa vigente in materia di sicurezza e alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso.

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. Si specificano, inoltre, 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 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.

L'articolo 3-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, reca disposizioni volte a disciplinare le procedure espropriative, 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 a un decreto ministeriale.

L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento, prevedendo, tra l'altro, che la società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possano, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti.

A seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati, sono state introdotte disposizioni in merito ai progetti prioritari per l'adeguamento delle infrastrutture, al completamento dell'autostrada A19 Palermo-Catania, a 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 a un piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto.

L'articolo 5 disciplina l'entrata in vigore.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritta a parlare la senatrice Sironi. Ne ha facoltà.

SIRONI *(M5S)*. Signora Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, eccoci qui di nuovo, con un ritmo e una cadenza quasi regolare, a parlare del Ponte sullo Stretto. È un'opera colossale e forse a questo punto si potrebbe dire intimorente, nel senso che tutti la cercano, ma nessuno la prende; sono decenni che se ne parla. È un intervento che comunque cambierebbe i connotati di un'isola meravigliosa, caratterizzata da una bellezza che risplende in modo prismatico, dai reperti archeologici all'eccellenza culinaria e, in ultimo, alle bellezze naturali, che sono un patrimonio preziosissimo. E forse, appunto anche per questa ragione, intimorisce l'idea della costruzione di questo colosso, che comunque andrebbe a cambiare le cose.

Questo Ponte, peraltro, collega la Sicilia a un'altra splendida Regione, che è la Calabria, altrettanto bella e altrettanto preziosa, ma non particolarmente rivalutata, a causa probabilmente di un po' di *mala gestio* e di un'amministrazione poco attenta. Quindi si può dire che, paradossalmente, non è il fatto di essere collegati al cosiddetto continente a garantire l'efficienza dei servizi e il benessere sociale, in quanto la Calabria non è separata dal continente, ma ha grossissimi problemi. Su questo proverei a fare una riflessione.

In ogni caso, entrambe le Regioni sono connotate da un'insufficienza della rete sia viaria sia ferroviaria e appare quantomeno peculiare il fatto che si parli della costruzione di questa imponente opera del Ponte, che realizzerebbe un collegamento viario, ma che in più di sessant'anni non ci si sia preoccupati di precostituire una situazione idonea ad accogliere questa struttura, che favorisce la viabilità. Sappiamo tutti benissimo che in entrambe le Regioni c'è un reticolo viario assolutamente insufficiente e da rivalutare.

L'altra riflessione da fare è quindi quella di creare prima le condizioni per accogliere eventualmente tale struttura, alla quale poi pensare successivamente. È banalmente una questione di priorità.

Un'ulteriore riflessione riguarda l'entità dell'investimento, che rischia di drenare risorse per un'opera che evidentemente non è urgente, in quanto se ne parla da sessant'anni. Viceversa, vi sono esigenze connotate dal carattere di urgenza. Banalmente, penso a quello che sta accadendo in questi anni al nostro Paese in termini di dissesto idrogeologico. *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Colleghi, per favore, cerchiamo di ridurre il brusio, perché è davvero complicato ascoltare. Grazie.

SIRONI *(M5S)*. È cronaca recente degli ultimi anni l'incremento dei gravi danni che le popolazioni subiscono a seguito del dissesto idrogeologico, sia in termini materiali sia umani.

In sostanza, si pone la domanda: come possiamo trovare ulteriori fondi da destinare alle vere emergenze, considerando i 15 miliardi necessari per la costruzione del Ponte e tenendo conto delle

premesse fatte in precedenza? La mia domanda è: siamo certi di riuscire a fare entrambe le cose? A me risulta che abbiamo una scarsità di risorse in Italia e quindi, a mio avviso, sarebbe più utile investire in programmazione in ordine alla prevenzione del dissesto idrogeologico, attraverso quella famosa cartografia geologica che è la Carg, su cui questo Governo ha investito pochissimo, mentre noi abbiamo investito parecchio negli anni scorsi. *(Applausi)*.

Fintanto che non si ha una fotografia dinamica e certa delle condizioni di partenza è anche difficile programmare gli interventi migliori per evitare il dissesto idrogeologico e i danni. Occorrerebbe pertanto provvedere alla messa in sicurezza del territorio, alla viabilità preventiva e poi, in ultima analisi, al ponte.

Il ministro Salvini parla di un intervento *green.* Mi fa sorridere, perché ormai tutti si riempiono la bocca di questa parola, però mi chiedo se il Ministro abbia preso in considerazione l'impronta di carbonio della realizzazione di un'impresa del genere. Per carità, si fa tutto quando è necessario, quando è urgente e quando è indispensabile, però le giuste valutazioni sono da fare. Un'opera del genere ha veramente una valorizzazione in termini di impronta di carbonio molto alta che, in base alle direttive europee, dev'essere compensata; vorrei quindi chiedere al Ministro come pensa di fare la compensazione di questa mostruosità.

Un'altra questione divertente - anzi peculiare - che ho riscontrato nelle premesse di presentazione al decreto-legge in esame è che questo ponte sarebbe utile in quanto in Sicilia ci sono le basi militari della NATO. Perdonatemi, ma la mia mente è immediatamente corsa all'immagine di una teoria di carri armati che percorrono il ponte dalla Sicilia verso il continente e mi auguro veramente che questa non sia una delle ragioni. *(Applausi)*.

Alla fine questo Governo del fare rischia di diventare il Governo dell'improvvisare, quindi c'è il rischio concreto di andare a sbattere. Quello che mi lascia perplessa è il fatto che la maggioranza sia assolutamente sorda a qualsiasi istanza proveniente dall'opposizione, dando per preconcetto il fatto che siano prese di posizione di contrapposizione meramente ideologiche; viceversa, anche statisticamente è impossibile che su cento cose dette siano tutte sbagliate. Per esempio, ieri in Commissione è emerso il problema dell'altezza del ponte in relazione alla nuova generazione di navi: si rischia veramente un grandissimo danno economico all'Italia in quanto, se le nuove navi sono alte e non passano sotto al ponte, devono cambiare rotta, quindi non avranno più accesso ai nostri porti occidentali. Questa valutazione non è stata fatta, ma l'opposizione l'ha sottoposta alla maggioranza, che speriamo la prenda in considerazione.

Pertanto, in via definitiva invito la maggioranza a non essere prevenuta nei confronti delle osservazioni dell'opposizione, che ha un punto di vista sicuramente critico, ma è proprio questo che aiuta a evitare di andare a sbattere contro ostacoli che magari, correndo velocemente, non si riescono a vedere. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sallemi. Ne ha facoltà.

SALLEMI *(FdI)*. Signor Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, siamo l'unico Paese del mondo ad avere un'opposizione contraria a un'opera infrastrutturale come quella del ponte. È veramente una cosa che mi e ci induce a riflettere.

Signor Ministro, sento particolarmente questo intervento perché sono siciliano e tutti i siciliani pagano ogni giorno sulla propria pelle il fatto di vivere su un'isola. Infatti, vivere su un'isola meravigliosa come la Sicilia non dovrebbe essere un costo, colleghi, eppure, ahimè, lo è. Lo è quando, per superare pochi chilometri di mare, si è costretti a prendere un traghetto, a pagare esose tariffe per imbarcare la propria auto per iniziare un viaggio per il cosiddetto continente; è un sacrificio per le nostre imprese che esportano con costi lievitati, per i malati che si devono sottoporre a cure mediche fuori dalla Sicilia e che devono pagare centinaia e centinaia di euro in biglietti aerei senza che sino ad oggi lo Stato sia intervenuto in maniera reale per ridurre i costi dell'insularità. Per non parlare poi degli universitari, signor Ministro, per i quali rientrare a casa a Natale da Milano, Bologna o Firenze ha un costo tra i 400 e i 500 euro a biglietto aereo. Chi è contrario al ponte sa cosa vuol dire pagare centinaia di euro per spostarsi, quando da Roma a Firenze si arriva in un'ora e mezza di treno pagando qualche decina di euro? Sanno cosa vuol dire partire dalla provincia di Ragusa, la mia provincia, quella più a Sud della

Sicilia? Essere costretti a prendere necessariamente l'aereo, unica soluzione alternativa a un tragitto di undici ore in autobus.

In circa un'ora, partendo da Catania, si arriva a Roma: ma sapete quanta energia consuma un aereo? E quanto inquina? Tantissimo. Basti pensare che la stessa energia di un volo di un'ora potrebbe illuminare e fornire energia elettrica per lo stesso tempo a una città di 300.000 abitanti, vale a dire quanto tutta Catania.

Paghiamo costi altissimi per l'insularità e siamo una delle Regioni d'Italia e d'Europa con il PIL più basso. Leggevo un articolo in cui si diceva che la società di ricerca Prometeia ha calcolato che dal blocco del progetto del Ponte un decennio fa i costi pagati dall'economia siciliana sono stati di 65 miliardi, cioè 6,5 miliardi di euro l'anno: questo è quanto è costata l'inefficienza, la non capacità di realizzare quest'opera.

Mi domando allora perché la mia Regione e la mia terra debbano continuare a pagare questo scotto. Considero il Ponte, quindi, non una battaglia dei soli siciliani e dei calabresi, ma per l'Italia. Non mettiamo dunque bandierine, ma pilastri sotto quest'opera; mettiamo la grande scuola ingegneristica italiana, vanto di tutto il mondo, a servizio di un progetto che non può e non deve essere una chimera come questo Governo sta dimostrando, perché quest'opera - mi riferisco ai suoi costi e alle relative polemiche del partito del no - si ripagherà da sola.

Le stime di 13 miliardi di euro sembrano irrisorie rispetto ai costi di 6,5 miliardi l'anno pagati dall'economia siciliana senza il Ponte. Parliamo di dare lavoro a 150.000 operai, all'indotto, a un miliardo di spese complementari; parliamo di dare respiro alle aziende siciliane, di dare l'opportunità di essere ancora più attrattivi per i turisti che già affollano i nostri aeroporti e la nostra isola. Parliamo del passaggio di 300 treni al giorno sul Ponte; parliamo di percorrere la distanza tra Palermo e Roma in cinque-sei ore, mentre oggi sono quasi il doppio.

Parliamo anche di ridurre l'inquinamento: noi siciliani siamo gli unici, per tratte sotto i 1.000 chilometri, a dover prendere l'aereo e non il treno.

Ricordo che, quando venne assegnata l'Expo a Milano, ci furono vibranti proteste. I comitati del no dicevano che avrebbe cementificato e distrutto la città; dicevano che il crimine organizzato avrebbe fatto ricchi affari e invece cos'è successo? Da Expo Milano è esplosa, è diventata una città modello in Europa, ha conosciuto uno sviluppo incredibile e ha visto risorse e opere che sono rimaste nel tempo, esistono ancora oggi e fanno la differenza.

I siciliani sono quindi meno italiani dei lombardi? Assolutamente no, non credo proprio. Non credo quindi che dare una prospettiva mediterranea, con la Sicilia al centro, sia un fattore negativo per la Nazione; non credo che evitare salassi ai cittadini per spostarsi sia un fattore negativo.

Sul tema della criminalità organizzata, che sento spesso ripetere da molti colleghi dell'opposizione, e sulle paure che possono esserci dietro un'infrastruttura così importante, credo che abbiamo una legislazione efficace e una magistratura attenta e capace: non possiamo trincerarci dietro i pericoli che vi sono in tutte le attività in cui vi sono tanti capitali per non fare. *(Applausi)*. Il genio italiano è noto per fare, per fare bene e per fare in legalità. Stiano quindi tranquilli: non possiamo e non dobbiamo avere paura da questo punto di vista.

Occorre tuttavia uno sviluppo armonico. Il Ponte dev'essere un volano: il ministro Salvini sa benissimo che la situazione delle alte infrastrutture della Sicilia è terribile. Io vengo da una provincia che è totalmente isolata, signor Ministro, che deve vedere ancora realizzati progetti come la Ragusa-Catania. So che lei è stato in Sicilia, ha affrontato il tema; so che il Governo regionale si è mosso e che lei è stato sensibile su questo tema, ma stiamo vivendo anche il problema dell'aeroporto di Comiso, che ha tagliato una parte della Sicilia dal resto della Regione e dell'Italia.

La guardia sarà sempre alta, ministro Salvini, perché i problemi sono tanti: la Palermo-Catania, le autostrade, la mobilità interna e l'entroterra siciliano. Lei ha parlato di investimenti per circa 15 miliardi di euro in opere stradali e per circa 13 miliardi in euro di opere ferroviarie.

Ecco, su questo, da siciliano, da italiano e da senatore eletto nel collegio della Sicilia orientale, una delle zone più penalizzate dal *gap* infrastrutturale, sarò vigile e farò da stimolo per fare in modo che quelle risorse vengano messe a terra.

Voglio tuttavia anche che, nell'attesa delle grandi opere, non sia un salasso partire in aereo per un siciliano.

Signor Ministro, ho depositato qualche mese fa un'interrogazione sul caro voli e sulla continuità territoriale: è una questione che dobbiamo affrontare.

In Europa possiamo intervenire perché c'è la possibilità per le aree svantaggiate di imporre gli obblighi di servizio pubblico (OSP) sui servizi di trasporto aereo, stabilendo paletti di tariffazione e tariffe agevolate per i residenti. Sinora abbiamo sei tratte OSP per la Sardegna, ma nessuna per la Sicilia. Mi riservo su questo, signor Ministro, di farle da pungolo in futuro.

Io credo che quello che questo Governo sta facendo, quello che lei sta facendo, l'interesse che ha messo nella costruzione di quest'opera infrastrutturale, così importante per la Sicilia e per l'Italia, siano l'esempio di come ci sia una differenza sostanziale tra la visione che questo Governo ha rispetto a tutti quelli che hanno governato fino ad ora. *(Applausi)*.

Il Ponte non è solamente un'opera infrastrutturale: è la salvezza di una Regione e di una Nazione. Grazie, signor Ministro, e grazie ai colleghi senatori per la possibilità datami di intervenire.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Floridia Aurora. Ne ha facoltà.

FLORIDIA Aurora *(Misto-AVS)*. Signor Presidente, colleghe e colleghi, rappresentanti del Governo, in un periodo storico cruciale come questo, in cui l'Italia postpandemica ha bisogno più che mai di mettere in sicurezza un territorio già di per sé fragile, in cui i ponti cadono come i birilli travolti da acqua e fango, mi trovo in forte disagio a parlare oggi del decreto bandiera del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul Ponte di Messina.

È un decreto che suggella in pompa magna lo scollamento e la distanza che ci sono tra la vita e la realtà del Paese fuori da queste aule parlamentari, con il lavoro che si svolge dentro quest'Aula ormai da otto mesi. Tale distanza sta diventando per me sempre più evidente e assurda. Da una parte, c'è un Paese con necessità urgenti, sotto gli occhi di tutti, che noi dell'Alleanza Verdi e Sinistra poniamo continuamente all'attenzione della maggioranza. Dall'altra, c'è il film surreale cui assisto spesso da questi banchi; anche oggi, con il dibattimento continuo e compulsivo di provvedimenti che non c'entrano niente con la situazione in cui versa il Paese e con quanto esso legittimamente chiede, a partire dalle giovani generazioni, che ammiro per la tenacia nel reclamare, nel 2023, i loro sacrosanti diritti e nel voler far aprire gli occhi alle precedenti generazioni, che li hanno tenuti chiusi. Non solo li hanno tenuti chiusi sullo sfruttamento sfrenato del nostro meraviglioso territorio, ma soprattutto non li vogliono aprire. Vi è una tremenda resistenza ad affrontarne le conseguenze, palpabile anche qui in Aula e nelle Commissioni di cui faccio parte. Servono una nuova politica e un nuovo approccio sistemico di gestione del nostro territorio, ma anche e soprattutto culturale, che le giovani e i giovani già hanno nel loro DNA, per assicurare la vita e il lavoro in un ambiente sano e sicuro.

Sembra così banale ed ovvio quest'obiettivo come strada maestra della classe politica al Governo ed invece non lo è. Questo perché l'Italia, ad oggi, è in balia di eventi climatici estremi sempre più frequenti: settanta dall'inizio dell'anno. Eppure, la priorità del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ci viene propinata da otto mesi a questa parte, è il decreto sul Ponte di Messina e non la concreta messa in sicurezza del Paese (a parte gli annunci degli ultimi giorni). E ripeto che sono a disagio a doverne parlare oggi.

A fronte dei drammatici eventi climatici estremi che stanno colpendo ripetutamente il nostro Paese, in particolare adesso l'Emilia-Romagna, noi dell'Alleanza Verdi e Sinistra riteniamo che le risorse finanziarie vadano impiegate in modo più utile per il Paese, per contrastare il dissesto idrogeologico e gli effetti del cambiamento climatico e garantire la qualità della vita che le italiane e gli italiani si meritano.

Per questo motivo abbiamo presentato un emendamento al decreto Ponte sullo Stretto di Messina, per destinare da subito i 320 milioni di euro previsti, più i 50 milioni già stanziati dalla legge di bilancio 2023, per i primi interventi post-alluvione.

Più generalmente, tutti i nostri emendamenti sono finalizzati alla totale soppressione dell'intero provvedimento. Accogliere questa istanza, in questo momento storico di fragilità, rappresenterebbe un gesto responsabile e maturo del Governo e un primo segnale di svolta, perché le drammatiche

immagini dell'Emilia-Romagna sott'acqua impongono alla politica una riflessione su quali siano le opere prioritarie e quali no, e il Ponte non rientra sicuramente tra le priorità del Paese.
Al Paese servono ora opere di prevenzione e cura del territorio, non il Ponte sullo Stretto. Ministro Salvini, la settimana scorsa, in sede di *question time* ed in piena crisi emergenziale, ha sottolineato l'importanza della realizzazione di quest'opera per tutta l'Europa, che - mi permetto di ricordarglielo - lei snobba e critica a giorni alterni.
Il Ministro ha puntualizzato che il Ponte non vedrà la luce nel 2030, forse poco più in là.
Il senatore della Lega, Germanà, ha ragionato sull'importanza per la Sicilia di sviluppare una mobilità di merci e di persone efficiente, per potenziare la crescita e l'attrattività del territorio, per dare benefici concreti a tutta la collettività siciliana, che si merita di avere adesso un sistema di trasporto moderno, facilmente fruibile e - aggiungo io - ambientalmente sostenibile per evitare i disastri climatici. È una Regione che anch'io ho nel cuore per le mie origini siciliane.
A fronte del fatto che - come illustrato dal collega Germanà - in Sicilia ci sono 140 opere infrastrutturali incompiute, a fronte del grave problema delle reti ferroviarie siciliane, che servono solo 173 località e che dispongono di soli 1.369 chilometri di linea ferrata, di cui soltanto 791 elettrificati, con un doppio binario soltanto per 223 chilometri, mentre 568 chilometri sono a binario unico, abbiamo 5 milioni di siciliani che hanno diritto a muoversi con il trasporto pubblico. A fronte di tutti questi dettagli, chiedo al Ministro se non pensa che sarebbe già eccezionale potenziare innanzitutto la linea ferroviaria in Sicilia, permettendo alla collettività di beneficiarne a breve, invece che immaginare un ponte che vedrà la luce in tempi improbabili, con costi stimati che si aggirano sui 15 miliardi; oltretutto, con l'alto rischio di dover pagare tra dieci anni l'ennesima penale alla resuscitata società Stretto di Messina SpA, qualora il ponte non dovesse essere realizzato. Le sembra opportuno?
Alla luce di quello che sta succedendo, parlando di priorità per l'Italia, di priorità per la Sicilia e la Calabria, ma in genere di tutto il Sud Italia, non le pare logico che, innanzitutto, vada potenziata la rete ferroviaria, prima di pensare ad opere faraoniche? Non pensa che i 15 miliardi previsti vadano programmati per mettere in sicurezza il territorio italiano, per ricostruire i ponti crollati e manutenere quelli pericolanti? Se veramente la sua azione, ministro Salvini, vuole favorire la mobilità in Sicilia e in Calabria, sarebbe forse logico iniziare prima a potenziare e modernizzare la rete ferroviaria, non pensa?
Stiamo dando voce da mesi a decine di esperti, addetti ai lavori, associazioni, professionisti del territorio, auditi in Commissione anche su altri provvedimenti. Li ringrazio tutti, uno ad uno, perché ogni giorno ci sostengono nella via da seguire in questo periodo complesso. Per il Ponte di Messina, un provvedimento così importante e così strategico per la maggioranza, non è stato invece dato alcuno spazio alla discussione preventiva nella nostra Commissione, a nome di un decreto urgente che di urgenza adesso, in questo periodo storico di fragilità dell'Italia, non ha nulla.
Si può e si deve dare una svolta positiva al nostro Paese, attraverso misure che possono limitare i danni della crisi climatica, con una serie di politiche di adattamento e di mitigazione ai cambiamenti climatici, ma che siano serie, stabili e credibili e che facciano della sicurezza e della prevenzione il vero faro da seguire e non nominando estemporanei commissari a cui si chiede di tamponare con un cerotto le emorragie in atto.
Annuncio quindi il voto contrario dell'Alleanza Verdi e Sinistra a questo provvedimento e concludo chiedendo al Governo di mettere in sicurezza il territorio italiano e le persone che vi abitano. *(Applausi)*.
PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Spagnolli. Ne ha facoltà.
SPAGNOLLI *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori e senatrici, parafrasando Kennedy, anch'io sono siciliano e lo sono davvero, perché una parte del mio albero genealogico proviene da quella terra, per cui si può immaginare, signor Ministro, se nel principio non sono favorevole all'idea di fare il Ponte sullo Stretto. Il Ponte, di cui si parla notoriamente da decenni, è certamente nell'immaginario collettivo di noi italiani un'opera che va realizzata.
Il problema però è stato benissimo esplicitato dalla senatrice Floridia che mi ha preceduto. La tematica

è chiara: ci sono tante cose da fare, la politica fa delle scelte e in questo caso attraverso di lei, signor Ministro, fa la scelta di privilegiare la costruzione di un ponte, che non è stato - lo voglio ricordare - discusso insieme alle diverse componenti della società, sia a livello nazionale, ma anche a livello locale, nelle modalità, nei tempi e nei luoghi che interessa.

Ricordiamo che il problema di questo Ponte in passato è stato proprio che le soluzioni tecniche adottate si sono rivelate nel tempo non felicissime; c'era un problema di sedimi interessati dalla realizzazione delle strutture, e poi c'è un problema di collegamento con una rete di mobilità pubblica non adeguata alla realizzazione del Ponte, come noi vogliamo che venga realizzato.

Lei ha ragione, signor Ministro: se si fa un ponte deve essere fatto bene; deve svolgere la sua funzione. È chiaro, però, che se non c'è la strada per portare la gente da una parte all'altra, se le ferrovie sono manchevoli, questo è un problema.

Signor Ministro, io faccio parte dell'opposizione, quindi ovviamente osservo con attenzione quello che fate. Tenga presente che questa è un'iniziativa che assumete davanti al Paese, quindi non potrete più dire, come avete fatto finora, che si è fatto male fino ad ora, ma adesso arrivate voi e fate bene.

Siete messi alla prova; è una prova difficile, perché in un contesto temporale, sociale, economico e mondiale molto particolare.

Le faccio tanti auguri, signor Ministro. Noi come Gruppo Per le Autonomie siamo, come sempre, liberi di votare come riteniamo. Annuncio pertanto il mio voto di astensione.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Ternullo. Ne ha facoltà.

TERNULLO *(FI-BP-PPE)*. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori, per me, da siciliana, vedere la realizzazione del Ponte sullo Stretto è importante ma soprattutto emozionante. Solo chi vive in un'isola, come ha già detto poc'anzi il collega Sallemi, soprattutto se un'isola del Sud, capisce i veri disagi, specie a livello di infrastrutture, caro Ministro.

Contrapporre la realizzazione di un'opera imponente come il Ponte alle infrastrutture esistenti in Sicilia è un esercizio banale, perché siamo sicuri che, una volta realizzato il collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, anche le altre opere otterranno la giusta valorizzazione, se non altro perché ci saranno maggiori risorse economiche.

Se in Italia non fosse stata realizzata l'alta velocità ferroviaria, che oggi arriva fino a Salerno, buona parte del Sud sarebbe stata tagliata fuori dai centri decisionali del Paese. Quell'opera ha costituito un impulso anche al completamento della Salerno-Reggio Calabria.

Il Nord, come tutti sappiamo, storicamente va più veloce del Sud; la sua economia ha sempre corso, appunto, un passo più veloce, paragonabile a quello delle regioni economicamente più avanzate dell'Europa. Ora, però, il *gap* tra crescita economica del Nord e del Sud sembrerebbe colmarsi: anche il Sud comincia a vedere distretti industriali e produttivi di un certo livello e inizia a essere *hub* per le importazioni e le esportazioni. Mi riferisco, quindi, all'importanza di ciò che significa collegare meglio la Sicilia e aumentare le opportunità per le imprese siciliane. Vuol dire che i nostri giovani non devono scappare via, ma possono restare in Sicilia per creare impresa e contribuire alla crescita della nostra economia.

Poco fa ho citato la TAV, perché fu proprio il Governo Berlusconi ad intuire quanto fosse necessario creare quell'infrastruttura. Proprio il presidente Silvio Berlusconi, quando intuì l'importanza del Ponte, si era calato nell'animo di noi siciliani e nella nostra volontà - e nella sua - di essere un tutt'uno con il resto del Paese.

Dalla nostra penisola ci separano solo poco più di 3 chilometri, e quei tre chilometri di collegamento rappresenterebbero il più solido ancoraggio della Sicilia all'Italia e all'Europa.

Sappiamo che l'epopea del Ponte sullo Stretto dura da circa cinquant'anni, ma questa legislatura ha tutte le caratteristiche per fare in modo che si riavvii il progetto e si passi ai cantieri.

In ballo - lo sappiamo tutti - c'è l'economia di un'isola, ma anche dell'intero Mezzogiorno. Non a caso, l'opera viene indicata come di interesse nazionale, proprio perché unisce un territorio al resto dell'Italia.

Nel periodo di realizzazione dell'opera si concretizzeranno almeno 10.000 posti di lavoro diretti e migliaia di altre attività a questi collegate. Una volta realizzato si potranno stabilire le condizioni per

far competere il Sud con il resto del Paese.
Oggi il PIL medio nazionale è di 34.000 euro; il PIL medio in Sicilia e Calabria, come ben sa, Ministro, è pari a poco più della metà. È evidente che la circostanza di non possedere quelle infrastrutture che rendono veloci e sicuri i collegamenti con il resto dell'Europa penalizza molto il Meridione. Sono differenze di prodotto e di reddito tra Nord e Sud d'Italia che non ci possiamo più permettere e che dobbiamo colmare al più presto.
Più di 11 milioni di persone attraversano lo Stretto ogni anno e con esse un numero di veicoli leggeri pari a 800.000 e altri 800.000 veicoli pesanti che trasportano merci tra Sicilia e Calabria. L'attraversamento avviene ancora via mare, con perdite di tempo e risorse che tutti conosciamo.
Tutte le obiezioni tecniche che abbiamo sentito possono essere superate dalla tecnologia, posto che esistono ponti sicuri ben più lunghi di questo in tutto il mondo e li conosciamo. Peraltro abbiamo le migliori società di progettazione e di costruzione, che già realizzano infrastrutture gigantesche, vincendo gare internazionali ovunque nel pianeta. Ecco quindi che all'elemento emotivo, che riempie d'orgoglio il nostro animo di siciliani, bisogna unire anche quello pratico.
La ripartenza dell'*iter* per costruire il ponte è supportata da una serie di buone ragioni di carattere pratico e logico che ci vedono favorevoli. La Calabria e la Sicilia diventerebbero la grande piattaforma dell'Italia da e verso il Mediterraneo. Si attiverebbe un moltiplicatore nell'investimento pluriennale, capace di colmare un *gap* tra il prodotto medio del Nord e quello del Sud e in grado di dare opportunità di impresa e di creazione di posti di lavoro. Si stima che si creerebbero ulteriori 100.000 posti di lavoro attivando l'economia locale.
Perfino le obiezioni che abbiamo sentito sulla spesa eccessiva per realizzare l'opera ci sembrano oziose. A maggior ragione, dopo aver indebitato il bilancio pubblico per 80 miliardi di euro per il superbonus, che ha avuto un impatto sul PIL pari a meno della metà di quanto impegnato, prestandosi peraltro a così tante truffe, la costruzione di un'opera di ingegneria così grande e importante ha nell'immediato un moltiplicatore molto alto sul PIL, stimato fino a 2,7: per ogni euro investito nel ponte ci saranno fino a 2,7 euro aggiuntivi di prodotto creato durante il periodo della realizzazione. Una volta realizzata, quell'opera contribuirà alla crescita dell'economia nelle Regioni interessate e nel resto del Paese.
Ministro Salvini, abbiamo ora un'occasione storica e dobbiamo affrontarla con serietà. Dobbiamo dare lo stesso impulso che fornì il presidente Berlusconi all'infrastrutturazione dell'Italia. Si tratta quindi di una nuova grande sfida di ingegneria, di crescita, di lavoro, di integrazione che Forza Italia sostiene con grande, grande convinzione. *(Applausi)*.
PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Di Girolamo. Ne ha facoltà.
DI GIROLAMO *(M5S)*. Signora Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, signor Ministro, spesso in quest'Assemblea si usa prendere spunto da frasi di alcuni esponenti politici che in qualche modo hanno segnato la storia politica del nostro Paese e così vorrei fare io oggi nell'*incipit* di questo mio intervento su un provvedimento che ha molti lati oscuri e tante ombre. Un politico navigato, quindi non una persona qualunque, con alle spalle ben trent'anni di onorata carriera nelle istituzioni, ebbe a dire non molto tempo fa, a proposito del ponte, che «ci sono parecchi ingegneri che dicono che non sta in piedi» e «non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare, quando sia in Sicilia che in Calabria i treni non ci sono».
Oggi molti ingegneri la pensano ancora così, ma la persona in questione, con grande sorpresa da parte di tutti coloro che la conoscono, ha cambiato idea, forse perché rapita dal piacere provocato dall'ostentazione di un plastico oppure di una cartellina con su scritta la parola «Ponte», favorita a giornalisti e a fotografi nel corso di una visita in Calabria.
Ovviamente sto parlando del ministro Salvini, anche se adesso mi posso rivolgere solo a lei, signor Sottosegretario, visto che il Ministro è assente. Voglio ricordare che sempre il ministro Salvini, qualche anno fa, manifestava tantissimi dubbi sull'utilità di quest'opera, tanto da chiedere un *referendum* per i cittadini calabresi e siciliani. Ebbene, vorrei facilitare il compito del Ministro, dicendogli che basterebbe che questo *referendum* venisse proposto ai cittadini di Longobucco, in provincia di Cosenza, che sono da settimane isolati dal crollo improvviso di un viadotto *(Applausi)*.

Andiamo a chiedere loro se credono sia urgente e necessario il Ponte sullo Stretto. Per inciso, alla Camera dei deputati avete bocciato un nostro ordine del giorno che vi impegnava a mettere in sicurezza con urgenza la zona interessata dal crollo di quel viadotto, ma anche questa ormai è una triste storia.

C'è tanta confusione, che state creando voi, colleghi della maggioranza e membri del Governo. Credo che questo sia il venticinquesimo decreto-legge che, negli ultimi sei mesi, approda nell'Aula del Senato. Ricordo quando non molto tempo fa urlavate contro l'esautorazione del Parlamento, mentre oggi ne siete artefici orgogliosi ed ostinati, tanto da usare la decretazione d'urgenza anche per liberare ed occupare poltrone, in barba al dettato costituzionale, che sancisce che questi provvedimenti debbano rispondere a presupposti di necessità ed urgenza *(Applausi)*. Questo la dice lunga sulla vostra percezione di necessità e urgenza.

Entrando nel merito del provvedimento, mi sia consentito un piccolo gioco di parole, perché dalla lettura del testo del decreto sul Ponte sullo Stretto, più che altro del Ponte sullo Stretto restano solo tanti dubbi e punti interrogativi. Non si sa infatti quanto costa. Quanto costa realizzare quest'opera? Non si sa. Non se ne conoscono i benefici effettivi e non si conosce il progetto. Non si ha il progetto, perché si riparte da un progetto del 2010, che deve essere aggiornato e non si sa quando si avrà questo aggiornamento. Quindi non si sa quando esisterà un progetto, di conseguenza non si sa quando inizieranno i lavori e quindi non si sa quanto dureranno e quando finiranno. Manca qualsiasi valutazione di impatto ambientale seria per quel progetto e manca la fattibilità tecnica. Manca inoltre al Governo una visione di sviluppo del Sud. State legando il futuro del Sud, nel decreto in esame, all'altezza del canale navigabile del ponte, pari a 65 metri, negando di fatto l'esistenza del fenomeno del gigantismo navale: scusate se è poco. Possiamo dire con certezza che, a *tot* anni da oggi, quando l'opera sarà realizzata, molte navi che già oggi solcano i mari anche lungo le nostre coste saranno costrette a dirottare verso altri porti, di certo non italiani, perché saranno impedite dal passaggio sotto quel ponte. Scusate se anche questo è poco.

A tutte queste domande che stiamo avanzando e che abbiamo avanzato anche durante i lavori in Commissione, non è stata data una risposta concreta. Di tutte queste cose non è dato sapere, ma si sa bene che al Governo ora c'è un gruppo di persone che si sta impegnando a realizzare una mastodontica opera, del valore di 13 o 14 (non si sa quanti) miliardi di euro, pur non avendo un euro per farla, e si procede con la decretazione d'urgenza. A me tutto questo sconvolge e credo che ad essere generata dalla maggioranza sia solo una grande quantità di confusione. In questa confusione, però, almeno una certezza esiste: ogni volta, ogni singola volta che qualcuno parla di Ponte sullo Stretto, ciò che aumenta non è la certezza della necessità di quest'opera, ma sono i costi per realizzarla *(Applausi)*. Abbiamo visto, nelle ultime settimane, il balletto dei numeri: si parla di 9 o 10 miliardi di euro, ci si chiede se ne basteranno 14, ma non basteranno 20 miliardi di euro. A questo punto, è bene anche ricordare quanto ci è costato fino ad oggi il Ponte sullo Stretto di Messina, o meglio quanto ci è costata l'idea di un ponte sullo Stretto di Messina.

Siamo ben oltre un miliardo di euro; c'è chi dice 1,2 miliardi e c'è chi dice 1,5 miliardi. Ebbene, a quest'oggi il Governo aggiunge ulteriori 50 milioni per riesumare una società che lo Stato stesso aveva mummificato anni orsono, e altri 7 milioni li mette su cantieri e campagne *social*. Questo perché è giusto che i cittadini di Villa San Giovanni e di Messina debbano essere informati: poverini, non hanno mai sentito parlare del Ponte sullo Stretto e non si accorgerebbero del momento d'inizio del cantiere. È giusto dedicare questi 7 milioni all'informazione sul territorio.

Ulteriori 700 milioni devono essere utilizzati per ridefinire i rapporti contrattuali stipulati dalla società in liquidazione - scusate se è poco anche questo - e ancora 500.000 euro per un comitato scientifico ampiamente remunerato soprattutto nei membri del consiglio d'amministrazione, visto che svincolate dal limite dei 240.000 euro i gettoni di presenza previsti per questi membri.

Signor Ministro, voi intendete costruire su una delle sette faglie attive più pericolose al mondo, con un progetto del 2010, e avete provato a confortarci con la storia che questo progetto verrà realizzato per resistere a una magnitudo di 7.1 gradi della scala Richter. Allora vi domando: ammesso che questo sia vero, che cosa resterà, oltre al Ponte, al netto di un avvenimento sismico di tale portata? Cosa ne sarà

di Reggio Calabria e di Messina? A questo avete pensato? Purtroppo non avete pensato a questo, ma avete pensato a resuscitare una gara espletata anni orsono, con una società che nel frattempo è diventata una partecipata di Cassa depositi e prestiti, senza indire alcuna gara. Non pensate che questa operazione con molta probabilità possa far sorgere contenziosi e impugnazioni da parte degli altri ricorrenti? Non pensate che l'Europa forse potrà vedere di cattivo occhio questo vostro giochino? Oggi questa cosa è riconfermata anche dalla nota di bilancio che è stata comunicata ieri: la nota di bilancio degli uffici del Senato dice le stesse cose. Ma voi non ve lo siete chiesto.

A mio avviso - e mi avvio a concludere - state mostrando la vostra capacità di governare dicendo che le cose le farete anche se non sapete quando; ma le farete, anche se alla fine poi non si potranno fare. Voi non sapete dirci oggi quanto costa l'opera. Penso che questo decreto-legge sia l'ottimo strumento per soddisfare la bulimia comunicativa che contraddistingue il Ministro e che diventa tanto più pressante soprattutto nei periodi di minor consenso elettorale, come questo. Mi dispiace che il Governo che rappresenta l'Italia in questo momento non abbia timore a mostrare quanto sia indaffarato a soddisfare i propri appetiti elettorali con i soldi dei contribuenti italiani: questa è una cosa molto triste.

Concludo pertanto con una punta di amarezza. In questo provvedimento il Ponte non c'è. L'unica cosa a campata unica più grande del mondo che siete riusciti a mettere nero su bianco è l'ennesima presa in giro per gli italiani e per questo Paese. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo in tribuna gli studenti e i docenti del corso di laurea in economia, mercati e istituzioni dell'Università di Bologna. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 11,03)

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Minasi. Ne ha facoltà.

MINASI *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, come nei giorni scorsi alla Camera, anche oggi in quest'Aula ci troviamo a vivere un momento storico per il nostro Paese, quello in cui ridiamo vita finalmente al progetto del Ponte sullo Stretto, con una nuova ripartenza che stavolta sarà quella decisiva. *(Brusìo)*.

PRESIDENTE. Colleghi, per favore.

MINASI *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, stanno festeggiando. Dimenticano però i banchi a rotelle e tutto quello che hanno fatto all'epoca. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatrice, si rivolga alla Presidenza.

MINASI *(LSP-PSd'Az)*. Dicevo, un momento storico che pone finalmente le basi per far cambiare finalmente volto all'estremo lembo Sud della nostra Nazione, ma direi all'intera Italia.

Un momento di cui, però, mi pare evidente - visti gli interventi finora ascoltati - non tutti tra noi hanno ben chiara la portata. Non tutti, cioè, hanno capito qual è davvero l'importanza di quest'opera e cosa quest'opera rappresenti e significhi non solo per i calabresi e per i siciliani, ma per tutti gli italiani. Voglio solo brevemente ricordare che stiamo parlando del ponte a campata unica più grande al mondo, peraltro costruito nei siti di un mito eterno, quello di Omero, di Scilla e Cariddi, che il Ponte andrà ad unire, aggiungendo stupore alla bellezza di luoghi già di per sé mozzafiato. Parliamo quindi di un'opera grandiosa che diventerà il simbolo dell'Italia nel mondo, il simbolo della sua rinascita, come lo sono state per altri Stati altre opere architettoniche moderne, frutto dell'ingegno umano, conosciute ormai ovunque e fortemente identitarie per quei territori. Faccio l'esempio della Tour Eiffel a Parigi, per la quale sicuramente l'opposizione dell'epoca non avrà detto che si buttavano i soldi per un po' di ferro sul territorio.

Il Ponte, dunque, è un'opera che sarà un vanto per il nostro Paese e attrarrà senza dubbio milioni di turisti ridando nuovo fiato alla nostra economia e ripagando già solo così i suoi stessi costi. Già solo per questo un'infrastruttura del genere dovrebbe essere sostenuta da chi abbia un minimo a cuore l'Italia. Eppure, anche in quest'Aula ci ritroviamo dinanzi ad alcune parti politiche che continuano a ostacolare questo progetto spargendo peraltro diffidenza e disinformazione (il riferimento della senatrice Sironi ai carrarmati ci ha fatto un po' sorridere). Mi riferisco anche ad alcuni colleghi del PD, che qualche giorno fa si sono riuniti in Calabria, precisamente a Villa San Giovanni, dove hanno tenuto un incontro nel corso del quale l'assemblea regionale del partito ha ribadito il netto no al Ponte e

ha votato all'unanimità un documento in cui si dice di voler bloccare l'*iter* scellerato avviato dal Governo. Lo hanno definito scellerato, ma credo che gli unici scellerati siano loro, perché mi chiedo se la contrarietà al Ponte nasca da ignoranza - ovviamente nel senso letterale del termine - dell'impatto positivo che il Ponte stesso avrà sull'Italia o dalla malafede legata scientemente a una strumentalizzazione politica volta a demonizzare gli avversari, sacrificando in nome di un proprio interesse, l'interesse e il bene dei loro concittadini. Mi stupisco soprattutto di chi è stato eletto proprio in quei territori, cioè in Calabria e in Sicilia, che sono i territori direttamente interessati alla realizzazione del Ponte.

I colleghi che dicono e che votano no sanno, per esempio, quanti pendolari - lo hanno già sottolineato i senatori siciliani - che per lavoro, per motivi di salute, per motivi di studio, per motivi personali attraversano giornalmente lo Stretto? Sanno quanto costa attraversarlo e quanto spende la Regione Sicilia in termini di continuità territoriale? Sanno quanto tempo ci vuole per attraversare da una sponda all'altra nel periodo estivo, quando ci sono code infinite di turisti? Proprio loro che fanno gli integralisti della transizione ecologica - ma solo evidentemente quando conviene o a intermittenza - sanno quanto inquinano le 100.000 corse all'anno di traghetti, aliscafi, navi ferroviarie in quel tratto di mare? Date le posizioni che abbiamo sentito finora dobbiamo pensare o che non lo sappiano o - peggio ancora - che facciano finta di non saperlo. Entrambe le opzioni sono gravissime e inaccettabili, perché dimostrano ancora una volta disattenzione non solo verso i cittadini calabresi e siciliani, che di un'opera come il Ponte hanno un'estrema necessità per risollevarsi finalmente dal loro stato di arretratezza economica, ma in generale dimostrano totale disattenzione verso gli interessi degli italiani.

Tertium non datur: chi si oppone al Ponte non considera quanto l'infrastruttura potrà cambiare le sorti non solo del Meridione, ma della stessa Italia e lo dico da senatrice calabrese, che certo ha un interesse diretto nel vedere realizzare questo sogno che ha atteso da tanto tempo, ma che vede anche le potenzialità di un'opera universale che dallo Stretto abbraccia l'intera Italia e il mondo.

D'altra parte parliamo della porta di accesso dell'Europa sul Mediterraneo. Ricordo che l'opera è indispensabile per completare uno dei nuovi corridoi delle reti trans-europee di trasporto TEN-T, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, ma soprattutto serve ad eliminare, come prevede la stessa Europa, il collo di bottiglia che si creerebbe sullo Stretto una volta completata l'alta velocità per il Sud. Senza il Ponte, infatti, persisterebbe una perdita di tempo per l'attraversamento in mare addirittura superiore rispetto al tempo risparmiato sul percorso con l'alta velocità; verrebbe cioè vanificato il guadagno di tempo che l'alta velocità consentirà. Uso volutamente il futuro ("consentirà"), per dire che, accanto al Ponte, esisterà certamente anche la nuova linea di alta velocità.

Invece i soliti detrattori del Ponte da giorni usano il cosiddetto benaltrismo per boicottarlo, cioè parlano della necessità di ben altro sui territori di Sicilia e Calabria, a partire certamente dalla necessità di adeguare le infrastrutture esistenti. Ma le opere in questione non sono alternative; non è che, se si fa il Ponte, non si fanno o non si possono fare le altre. Tutt'altro, anzi: queste opere saranno complementari e parallele tra loro. Il Ponte sullo Stretto non avrebbe ragione di esistere senza un'alta velocità che colleghi Roma a Reggio Calabria in tre ore, Roma a Catania in tre ore e mezza e Roma a Palermo in cinque ore e mezza. Lo sappiamo bene; infatti questo progetto è già sul tavolo del ministro Salvini, che sta dimostrando con i fatti, concretamente e con le azioni, l'esatto contrario di quello che voi state affermando.

Senatrice Di Girolamo, lei ha parlato anche di Longobucco isolata. Ma è stato proprio il ministro Salvini a ricevere pochi giorni fa il sindaco, per attivarsi a vantaggio di quel territorio. *(Applausi)*. Proprio voi parlate di poltrone, dopo la figuraccia che avete collezionato ieri, uscendo in occasione delle nomine in Commissione antimafia, per la nomina del Presidente, ma rientrando per riprendervi le vostre nomine? *(Applausi)*. Non addossate a noi il fatto che lavoriamo per le poltrone.

Da calabrese (ma penso di parlare anche a nome dei siciliani), non dimentichiamo che i Ministri dei trasporti dei Governi precedenti, a trazione PD e 5 Stelle, a fronte delle solite passerelle, nulla hanno fatto per spingere l'investimento sull'alta velocità, tanto che è stato proprio il ministro Salvini, appena insediato, a scoprire che non esistevano finanziamenti né progetti precisi, se non un'ipotesi di tracciato ferroviario che tra l'altro penalizza proprio i territori di Calabria e Sicilia, ma che è stato ipotizzato per

favorire aree politiche vicine ai partiti dei suoi predecessori. È stato proprio il ministro Salvini a prendere in mano subito il *dossier* sulla linea alta velocità, per dare nuova linfa ai progetti e per minimizzare i tempi di percorrenza, perché questi siano funzionali allo sviluppo di quei territori e a una migliore produttività possibile dello stesso Ponte.

Il Ponte non sarà quindi - non so più in che lingua dobbiamo dirvelo - un impedimento infrastrutturale delle reti ferroviarie e stradali esistenti, ma piuttosto una molla decisiva per questo adeguamento e per tutta una serie di opere di collegamento interne e di compensazione, compresa la riqualificazione di un vasto elenco di zone urbane, che avranno da trarne solo beneficio.

Per non parlare poi degli effetti del Ponte sull'economia e sulla società, perché l'abbattimento dei tempi e dei costi per l'attraversamento del tratto di mare tra Sicilia e Calabria si ripercuoterà sugli abitanti dello Stretto, con un beneficio non solo diretto, per quelli che lo attraversano quotidianamente, ma anche indiretto per i riverberi positivi economici e sociali sull'intero circondario. Innanzitutto si potrà finalmente realizzare un progetto di vecchia data: l'area integrata dello Stretto, un'area unica di 800.000 abitanti tra Reggio Calabria e Messina, nella quale sarà concretizzabile un'integrazione di beni e servizi.

Vado velocemente verso la fine, Presidente. Il Ponte quindi genera indubbiamente un'enorme e nuova spinta per l'occupazione e per i consumi, che porterà alla crescita del PIL non solo locale, ma anche nazionale, dal punto di vista delle produzioni e dei posti di lavoro.

L'economia inizierà finalmente a girare più velocemente, senza considerare anche i benefici ambientali legati alla costruzione dell'opera stessa, di cui tante volte ha parlato il ministro Salvini; per la sua realizzazione saranno impiegate decine di migliaia di persone e ciò stimolerà anche un indotto dei servizi.

Di fronte a queste prospettive assolutamente concrete, realizzabili, possibili e auspicabili, io mi chiedo da che parte state: se da quella dell'Italia, del Sud, della mia Calabria, della Sicilia e quindi dalla parte dei cittadini del Paese, o dalla parte di poteri non meglio identificati che boicottano ogni azione volta a promuovere lo sviluppo, a migliorare le condizioni di vita di un intero Paese e a renderci come italiani più forti rispetto a ogni altra popolazione insistente sul territorio europeo. Credo infatti che ormai, carte alla mano, non si possa più discutere sul se realizzarlo, ma semmai sul come realizzarlo, per non sprecare l'ennesima occasione di crescere esponenzialmente e di mostrarci straordinari per come siamo.

Mi chiedo quindi se voi volete che questo accada. Noi della Lega e la maggioranza tutta lo vogliamo certamente, lo stiamo perseguendo con i fatti e non solo con le parole, con il lavoro sul campo, con il contatto con i bisogni delle persone, sognando in grande e sapendo di poter concretizzare i nostri sogni. Noi continueremo a farlo, perché il Ponte è una tessera fondamentale di questo progetto che vuole rendere l'Italia e il Sud competitivi e protagonisti assoluti in questa Europa. Noi lo realizzeremo dimostrando che avevamo ragione; a voi resta la scelta se unirvi o no a noi, dimostrando almeno per una volta di avere a cuore l'interesse del Paese. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Rando. Ne ha facoltà.

RANDO *(PD-IDP)*. Signora Presidente, colleghe, colleghi, rappresentanti del Governo, intervengo su questo provvedimento dopo aver vissuto un inizio di settimana non proprio semplice. Sento di dover condividere questo aneddoto poiché purtroppo la mia non è una storia isolata, ma è la triste realtà alla quale sono destinati tantissimi cittadini siciliani. Questo fine settimana da siciliana ero in Sicilia anche se vivo al Nord, quindi riesco pure ad avere una visione dal Nord al Sud. L'eruzione dell'Etna ha stravolto i piani di rientro di tanti di noi e in tanti siamo stati costretti a spostarci da Catania a Palermo. Colleghi, non vi riporto quali difficoltà abbia potuto rappresentare uno spostamento di questo genere, ma vi posso garantire che quello che dovrebbe essere il più semplice dei tragitti si è trasformato, come sappiamo tutti noi siciliani, in un viaggio della speranza. Vi confessavo la difficoltà a non farmi coinvolgere da quanto mi era successo, poiché durante tutto il viaggio verso Palermo ho provato a comprendere per quale motivo il Governo avesse sentito il bisogno di approvare con urgenza un provvedimento come quello che stiamo discutendo e quell'urgenza non l'abbia invece invocata per colmare un *gap* enorme come quello dei collegamenti interni della Sicilia. *(Applausi)*.

Da siciliana che vuole bene alla Sicilia ma anche al Paese, rilevo che all'articolo 1 si fa riferimento all'assetto societario della società Stretto di Messina SpA: ancora, non bastano i soldi spesi finora? Tale società è stata istituita nel 1981, da più di dieci anni ha contenziosi importanti con lo Stato, ma voi sentivate l'urgenza di rimetterla in piedi. L'articolo 3 rischia di essere più interessante, perché dispone che l'opera venga inserita nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF); tale era l'urgenza che per la fretta il Governo ha però dimenticato di specificare i costi e le modalità con cui quest'opera verrà finanziata. Quanto ai primi, nel Consiglio dei ministri del 31 marzo veniva indicata una spesa complessiva di 10 miliardi di euro; a distanza di qualche settimana, nell'Allegato infrastrutture al DEF l'opera sembra essere lievitata fino ad arrivare a 14,5 miliardi. Quanto ai secondi, nel provvedimento in esame non c'è traccia di coperture e risorse.

Ho letto e ascoltato anche in quest'Aula, anche nelle polemiche, le ragioni che vi spingono ad essere favorevoli a quest'opera: si va dalla riduzione dei tempi per i pendolari, all'attrazione per i turisti, fino al rilancio del commercio per il trasporto delle merci. Mi chiedo però se credete davvero a quello che dite. Oggi un pendolare impiega venticinque minuti per attraversare lo Stretto; per come state prevedendo l'opera, quello stesso pendolare sarà costretto a prendere l'auto e, siccome la tratta prevista non è così diretta - per usare un eufemismo -, impiegherà quasi il doppio del tempo per attraversare lo Stretto.

Anche per le merci il trasporto navale resta la migliore opzione, a meno che questo non si sposti su ferro. Tuttavia, dai primi studi che abbiamo è emerso che la portata ferroviaria sul ponte sarebbe pesantemente ridotta.

Non voglio addentrarmi naturalmente nei tecnicismi, non è di mia competenza; basterebbe l'avanzo di milioni di euro che state continuando a sprecare.

Qui voglio però approfittare e prendere in prestito l'ultimo *report* Pendolaria 2023 di Legambiente, che ricorda che sul fronte trasporti nel Mezzogiorno circolano meno treni, con convogli più vecchi - con un'età media di 18,5 anni, in calo rispetto ai 19,2 del 2020, ma molto più elevata degli 11,9 anni dei treni del Nord - che viaggiano su linee in larga a parte binario unico e non elettrificate. Le corse dei treni regionali in Sicilia e in Calabria, ad esempio, sono ogni giorno rispettivamente 506 e 333 contro le 2.173 della Lombardia, quando la popolazione in Lombardia è il doppio di quella siciliana, con un'estensione inferiore a quella dell'isola.

La cura e lo sviluppo per il Sud, cui vogliamo bene, perché vogliamo bene al Sud, si traducono con più treni per il Meridione, elettrificazione e collegamenti più veloci e frequenti tra la Sicilia, la Calabria e il resto della penisola, portando le frecce nei collegamenti tra Palermo, Catania e Roma, potenziando il trasporto via nave lungo lo Stretto, rafforzando i collegamenti in treno da Reggio Calabria a Taranto e Bari e ripristinando la possibilità di imbarcarsi sulle navi di qualunque vettore con un unico biglietto.

Per questo penso che la vera urgenza stia qui. Dobbiamo fare un enorme investimento infrastrutturale sull'alta velocità, sia per i collegamenti interni della Sicilia, sia sulla tratta Salerno-Reggio Calabria. Questa è la priorità. Non siamo aprioristicamente contro il ponte, ma la visione di un Governo si legge dalle priorità che vuole dare per lo sviluppo di un Paese. È così che avviciniamo il Sud al Nord.

Se oggi in quest'Aula ci aveste chiesto di lavorare su queste soluzioni, avreste trovato in noi degli alleati. Invece no, avete scelto di fare diversamente.

Vorrei toccare poi un'altra questione, che non deve essere mai sottovalutata e che manca totalmente nel decreto e nel dibattito. Le grandi opere, purtroppo, sono i terreni principali in cui si cementano i blocchi sociali e si formano e consolidano le borghesie mafiose. Non è una novità. Tra le grandi opere spicca per un'emblematica esemplarità l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, un vero e proprio crocevia in cui si incontrano tutti, grandi imprese, famiglie mafiose storiche ed emergenti, politici e amministratori di varia estrazione, ormai tutti o quasi tutti accomunati dal credo del *business* a portata di mano.

Ciò però non vuol dire - e questa è la nostra posizione chiara - che i lavori si devono bloccare solo perché si sente odore di mafia. Un'opera pubblica, piccola o grande che sia, se è utile e necessaria va fatta e, se le mafie cercano di metterci le mani, bisogna fare di tutto per tagliargliele. Se c'è la volontà di farlo, è possibile: dovrebbe essere chiaro che non esiste alcuna piovra inconoscibile e imbattibile. Ci

sono mafie con uomini in carne e ossa che è possibile individuare, combattere e sconfiggere. E le mafie si sconfiggono solo se si spezzano i legami che le hanno fatte e le rafforzano.

Vi chiedo, dunque, se avete mai pensato che ciò che sarebbe veramente utile è un cantiere per costruire un ponte culturale, sociale e politico in grado di affrontare le vecchie e le nuove disuguaglianze e che possa guardare a un futuro diverso. Invece, ancora una volta, avete scelto lo stesso metodo, la propaganda; il problema è che lo fate con i soldi degli italiani. Il Paese, la Sicilia e i siciliani meriterebbero maggiore serietà e una visione politica seria, che qui manca totalmente. Lo meriterebbe il Sud, lo merita il Paese.

Quanto alle polemiche, ieri, 23 maggio, è stata una giornata importante. C'è stata la costituzione della Commissione antimafia. La collega che mi ha preceduto ha parlato delle polemiche. Avrebbe fatto bene il Governo a portarci a presentare una candidatura unitaria. Era importante, lo abbiamo chiesto perché, quando qualcuno parla, quando le associazioni parlano, ci dicono di volere una Commissione antimafia trasparente, che non lasci alcun dubbio nel lavoro che deve affrontare e che speriamo farà. È per questo che abbiamo ragionato in questo modo ed è per questo che, quando si costituiscono Commissioni che hanno un'importanza così vitale per il Paese e per la qualità della democrazia italiana, dobbiamo avere tutti lo stesso sguardo. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Scurria. Ne ha facoltà.

SCURRIA *(FdI)*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli sottosegretari, colleghi, in Italia girano tante battute e tante barzellette aventi ad oggetto il Ponte sullo Stretto di Messina. Questo perché è stata un'opera annunciata per anni, vagheggiata in tante campagne elettorali, sulla quale sono stati spesi tanti soldi in convegni, consulenze e studi e poi un nulla di fatto. Mentre all'estero si realizzavano opere incredibili, quali il *tunnel* che unisce Gran Bretagna e Francia e tante altre opere significative, spesso realizzate con ingegneria e aziende italiane, il Ponte sullo Stretto di Messina sembrava un'opera infattibile.

Questo Governo ha già dato tanti segnali di discontinuità, di mettere al centro gli interessi generali e nazionali, e non segnali di propaganda, come qualcuno ha detto. Lo abbiamo visto in tante occasioni: per la centralità che abbiamo dato alla politica estera, nella dimensione che diamo ai rapporti con l'Unione europea, sui temi che hanno a che fare con l'immigrazione.

In particolare, signor Presidente volevo ricordare quante volte l'opposizione ci ha detto che su temi come questo, tornando al Ponte, l'Italia sarebbe stata isolata e marginalizzata nel dibattito internazionale. Quando è iniziato il confronto-scontro con la Francia, l'opposizione, come sempre, ovviamente faceva il tifo per i transalpini, perché l'importante è stare, comunque e sempre, contro l'Italia e contro gli italiani. Invece, ecco che ieri, a sorpresa, *"Le Figaro"* ci dice che: lungi dal rompere con l'Unione europea e con le democrazie occidentali, l'Italia della Meloni si presenta come uno dei suoi pilastri. È evidente che Meloni ha smentito gli oracoli che annunciavano il suo inevitabile fallimento. È la Francia di Emmanuel Macron, e non l'Italia, a trovarsi isolata politicamente in Europa, come nell'ambito delle democrazie occidentali, e a mostrarsi, per i nostri *partner*, per i nostri alleati comuni e per i mercati, come l'uomo malato del Continente. Ripeto, *"Le Figaro"*: non l'ultimo giornaletto francese, ma uno dei principali giornali francesi e mondiali.

Ciò avviene quando si compiono scelte concrete. Ciò avviene quando si compiono scelte coraggiose e il Ponte è una di queste. È l'ennesimo biglietto da visita che viene dato in Italia e all'estero, perché il Ponte è e rimane un'opera strategica anche nei confronti dell'Unione europea.

Il Ponte, come sappiamo, fondamentalmente può essere inserito nel corridoio scandinavo mediterraneo. Il Ponte sullo Stretto di Messina può diventare una delle opere da inserire nella realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Penso soprattutto ai corridoi della stessa rete centrale, per finanziare i quali sono previsti 300 milioni di euro. Una volta definito - e da qui l'urgenza di questa decisione - potrà rientrare anche il progetto relativo alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Ancora, proprio il Parlamento europeo ha già votato, il 13 aprile 2023, l'inclusione, nel corridoio europeo di queste reti, il collegamento stradale ferroviario stabile per persone e merci tra Messina e Villa San Giovanni. Ecco perché quest'opera è importante. Ecco perché questa è un'opera strategica

per l'Italia e per l'intera Europa.
In realtà, questo ce l'avevano già insegnato gli antichi romani e noi lo sappiamo, perché da lì veniamo. Già nel 250 avanti Cristo era stato realizzato il primo ponte, ovviamente all'epoca fatto di barche, che univa la Sicilia e la Calabria, a dimostrazione del fatto che era importante e strategico rendere funzionale quel tratto di mare ed unire le due parti d'Italia. Poi, magari negli Stati Uniti, a New York, ci piace passeggiare sul ponte di Brooklyn, ma per carità il Ponte sullo Stretto di Messina non lo si può fare, perché a far bene sono solo gli americani.
Il Ponte sullo Stretto di Messina porterà un aumento del PIL, lo sappiamo. Saranno circa sei milioni di veicoli che vi transiteranno all'anno; 60.000 treni passeranno su quel Ponte. Qualcuno ha detto che realizzare il Ponte è una scelta. Quindi, ci assumiamo la responsabilità di questa scelta. Ed è proprio così: è una scelta politica; è una scelta strutturale; è una scelta culturale, che compiamo per realizzare questo Ponte; è una scelta che dimostra che, finalmente, in questo Paese si passa dagli annunci ai fatti. Anche simbolicamente, è un Ponte che unirà ancora di più l'Italia, che non farà rimanere qualcuno lontano dal resto della Nazione.
Quando qualcuno ci dice che il Governo prende in giro gli italiani e che facciamo propaganda, anche con temi e con toni molto pesanti, vorrei sommessamente ricordare ai colleghi di essere non dico più umili, ma perlomeno più cauti, non tanto per i sondaggi, ma per i risultati elettorali che continuano ad arrivare dalle Regioni e dai Comuni dove si vota *(Applausi)*, che testimoniano quanto il popolo italiano sia vicino a questo Governo, non si senta affatto preso in giro e non pensi che facciano propaganda.
Concludo, Presidente, dicendo che l'approvazione di questo decreto è un'altra testimonianza di questa nuova Italia che stiamo costruendo. È l'Italia che progetta, è l'Italia che cresce, è l'Italia che scaccia fantasmi e inutili burocrazie. Era l'Italia che ci siamo candidati a trasformare ed è l'Italia che finalmente siamo realizzando. *(Applausi)*.
PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.
Il relatore non intende intervenire in sede di replica.
Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.
SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, ringrazio tutti i senatori intervenuti, perché effettivamente è una giornata rilevante.
Torno con un brevissimo inciso a ieri, quando da sinistra ci si voleva convincere che non avremmo potuto e dovuto procedere alla discussione e all'approvazione del decreto-legge perché stavamo infrangendo leggi, regolamenti, la Costituzione e quant'altro. Io vi ricordo che, dicendo questo, non avete mancato di rispetto al ministro Salvini, che è l'ultimo dei problemi; il decreto-legge di cui stiamo parlando è stato emanato dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella. *(Applausi)*. Molto semplicemente. Quindi, se avete dubbi di costituzionalità, rivolgetevi al Colle, che penso abbia tutti gli elementi di garanzia e di superiorità per decidere cosa si può fare e cosa non si può fare *(Commenti)*.
Se cominciamo così *(Commenti)*. Capisco il nervosismo, perché dopo sessant'anni di chiacchiere vostre noi facciamo quello che non avete fatto voi *(Applausi)*.
Quindi, veniamo a questi cinque articoli, perché di questo si tratta. Io ho ascoltato gli interventi anche in Commissione (ringrazio tutti per gli spunti, anche per le critiche positive), ma ho l'impressione che qualcuno non abbia letto il testo di cui stiamo parlando, perché altrimenti avrebbe detto cose diverse. *(Commenti)*. Se interessa replico, altrimenti vi lascio alle vostre certezze. *(Commenti)*.
PRESIDENTE. Ministro, prego, continuiamo con la replica. *(Commenti)*.
SALVINI*, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È curioso. Comunque, parlo a chi vuole sentire. Mi sono fatto dare nel dettaglio la mole di investimenti che in Sicilia e in Calabria sono già cantierati o saranno cantierati e che non hanno precedenti nella storia repubblicana: 28 miliardi fra strade, autostrade e ferrovie in Sicilia e 28 miliardi fra strade, autostrade e ferrovie in Calabria. *(Applausi)*.
Da questo si parte. Da un investimento che non ha eguali: per la Ragusa-Catania, agli atti, 1,5 miliardi per un'opera attesa dal territorio che riveste una particolare valenza trasportistica; per l'adeguamento a quattro corsie della strada statale 640 ("strada degli scrittori") tra Agrigento e Caltanissetta, un miliardo di euro; per il raddoppio della carreggiata sulla statale 284 tra Paternò e Adrano, 500 milioni

di euro. È in corso di aggiudicazione la tangenziale di Gela, per 400 milioni di euro, e sono in corso le attività di progettazione della tangenziale di Palermo con collegamento alle autostrade A19 e A29 *(Brusio)*. Se interessa vado avanti, perché qualcuno dice: se fate il Ponte, non fate il resto. *(Applausi)*. Noi stiamo facendo tutto, poi se interessa vado avanti.

Per il settore autostradale, lotto 9 dell'autostrada Siracusa-Gela, sono previsti 500 milioni di euro; peraltro, nel decreto-legge c'è anche il commissariamento della A19, la Palermo-Catania, da tanti citata, su cui stiamo investendo e daremo poteri straordinari al commissario.

Per la rete ferroviaria, visto che si è parlato di strade e ferrovie (se sono in queste condizioni non è per colpa del Ponte che non c'è, evidentemente), sono previsti nuovo collegamento veloce e modernizzazione della ferrovia Palermo-Catania-Messina per 11 miliardi di euro. L'obiettivo è quello di realizzare 148 chilometri di ferrovia a maggior velocità per passeggeri e merci entro giugno 2026.

Per il ripristino e l'elettrificazione della linea Palermo-Trapani un investimento di 280 milioni di euro; per il bypass ferroviario di Augusta un investimento di 172 milioni di euro. Sono previsti interventi anche per il Nodo di Palermo, il Nodo di Catania, la linea Palermo-Agrigento-Porto Empedocle per il collegamento con gli aeroporti di Trapani Birgi e di Fontanarossa, e per la Caltagirone-Gela con un investimento complessivo di circa 600 milioni di euro. Questo sul fronte siciliano.

Arriviamo dall'altra parte dello Stretto, in Calabria. Nella rete stradale e autostradale gestita da ANAS è previsto un piano di investimenti complessivo pari a 12,8 miliardi di euro, più di un miliardo di manutenzione programmata, 11,6 miliardi di euro di investimenti. Tra gli investimenti prioritari, ovviamente, si segnala la Strada Statale 106 jonica - e dalle parole si passa ai fatti e ai cantieri - alcuni miglioramenti funzionali della A2, il completamento della Strada Statale 182 "Trasversale delle Serre".

Sulla ferrovia, sempre in Calabria, è previsto un piano di investimenti di 34 miliardi, di cui 16 già finanziati. Fra gli altri interventi, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, poi l'adeguamento tecnologico della linea Battipaglia-Reggio Calabria, la variante di Cannitello, la linea Rosarno-San Ferdinando, eccetera eccetera.

Questo per rispondere a coloro i quali dicono che facciamo il Ponte quando manca tutto il resto. Noi ragioniamo di insieme: facciamo il Ponte che dà un senso a tutto il resto, perché se sto spendendo 11 miliardi di euro per arrivare in treno più velocemente da Palermo a Messina e altri 11 miliardi per arrivare più velocemente da Salerno a Reggio Calabria e poi mi fermo, smonto il treno, lo metto sul traghetto, inquino, arrivo dall'altra parte, rimonto il treno e riparto e perdo due ore, non ha senso quello che stiamo facendo. *(Applausi).* Quindi, senza tutti questi 28 più 28 miliardi, è vero, il Ponte da solo non serviva; confermo. L'*unicum* lì in mezzo, senza strade, metropolitane e ferrovie non serviva. Finalmente si muove tutto il resto, perché fare tutto il resto per arrivare velocemente e poi fermarsi a Villa San Giovanni o a Messina non ha senso.

Qualche oratore che è intervenuto mi suggeriva che bisogna fare le strade per salire sul Ponte: fortunatamente sono previste le strade per salire e anche per scendere. *(Applausi)*.

Fra gli altri cantieri che ho avuto l'onore e la gioia di visitare, alcuni sbloccare, altri accelerare, alcuni semplicemente controllare, ricordo in questi mesi il Passante di Firenze: 7 chilometri di avveniristica galleria sotto la città per dividere l'alta velocità dalle merci e dai regionali per evitare che un deragliamento blocchi tutto il Paese. Anche in quel caso ovviamente c'erano circa 30 contestatori e sostenitori del no. Ecco, penso che gli italiani abbiano scelto il Governo dei sì. Se avessero voluto il Governo dei no (no TAV, no TAP, no qui, no là, no Ponte, no *flat tax*, no autonomia, no Expo, no Olimpiadi) avrebbero potuto scegliere la sinistra. *(Applausi).*

In democrazia ci hanno dato una responsabilità: quella di passare dalle parole ai fatti. Penso, ad esempio, al sopralluogo sul cantiere dell'alta velocità Napoli-Bari: a lavori ultimati si arriverà in due ore da Napoli a Bari e in tre ore da Roma a Bari. Anche in questo caso c'è qualcuno contrario e mi spiace; io ascolto tutti e mi confronto con tutti, ma se poi un'opera pubblica serve agli italiani, io vado avanti come un treno e se ci sono i comitati del no mi spiace.

Raggiungo però anche un altro obiettivo. Ho incontrato i due sindaci di Napoli e di Bari, che sono democraticamente eletti dai cittadini; ho incontrato centinaia di sindaci, compreso quello di

Longobucco, col viadotto crollato a cui abbiamo già mandato i tecnici Anas e stiamo lavorando per la rimessa in sicurezza di quella e di tante altre infrastrutture *(Applausi)* che, se non sono state manutenute da qualcuno prima di noi, evidentemente le responsabilità andranno accertate, anche dalla magistratura, da quel punto di vista.

Dicevo che ho incontrato i sindaci di Napoli e di Bari, che aspettano da qualche anno un collegamento diretto in treno tra le due città, prima dell'alta velocità, che qualche Ministro prima di me aveva promesso. Ebbene, posso dire ai cittadini sia di Napoli che di Bari, a studenti e a lavoratori, che il collegamento diretto Napoli-Bari ci sarà e avrò la gioia di farci il primo viaggio in treno; quello annunciato da Ministri del PD qualche anno fa, per intenderci. *(Applausi)*.

Ricordo poi l'alta velocità Brescia-Verona-Vicenza. Ricordo il completamento della Asti-Cuneo: siamo all'ultima *tranche* e, anche in questo caso, quanti decenni di attesa per la Asti-Cuneo! *(Applausi)*
.

Arrivo al Ponte. Bisogna osare. L'Italia è la patria del Rinascimento. Se Michelangelo, Raffaello o Leonardo da Vinci non avessero osato, se fossero dovuti passare attraverso la commissione di studio costi-benefici, non avremmo quello che fortunatamente hanno fatto. *(Commenti).* Bisogna osare. Se ci fossero stati all'epoca i 5 Stelle, noi milanesi le chiuse sui Navigli di Leonardo Da Vinci non le avremmo mai viste, per intenderci. *(Applausi)*. Ci sarebbe il comitato anti Leonardo: questo è un matto, vuole fare le chiuse sui Navigli, fermatelo, è denaro speso male.

Come diceva qualche senatore intervenuto prima di me, se avessimo ragionato nella logica del «non serve» non avremmo l'Autostrada del Sole. Ricordo infatti che nel Dopoguerra c'era qualche parte politica che avversava perfino l'Autostrada del Sole, perché bisognava invece fare altro; ma fortuna che l'hanno fatta, l'Autostrada del Sole e l'alta velocità tra Milano e Roma. *(Applausi)*.

Ricordo ancora il tunnel di base del Brennero e la TAV. Qualcuno mi voleva convincere (a proposito dei custodi del denaro pubblico) che, dopo aver speso miliardi per scavare un tunnel sotto una montagna, avremmo dovuto spenderne altri per riempire il tunnel sotto la montagna: andiamo avanti con la TAV! *(Applausi)*. A questo proposito, visto che noi stiamo facendo tutto quello che è richiesto all'Italia, spero che il Governo francese non venga meno alla parola data, altrimenti di lezioni da certe latitudini noi non ne prendiamo.

Il Mose. Se non avessimo avuto il Mose (anche in quel caso c'erano i comitati), Venezia sarebbe finita sott'acqua decine di volte e avremmo messo a rischio un patrimonio non solo dell'Italia, ma del mondo.

Ricordo poi la Orte-Falconara, la Roma-Latina, che abbiamo commissariato (da quanti anni si parla della Roma-Latina?), la variante della Tremezzina sul lago di Como, la diga di Genova; e potrei andare avanti a lungo.

Per quanto riguarda il ponte, ricordo il concorso internazionale di idee del 1968, su cui pongo particolare attenzione. La critica politica ci sta, per carità, ed è la benvenuta, anche con dati bizzarri; ma chi contesta questa grande opera, necessaria all'Italia e all'Europa, non contesta il Governo, la Lega, Salvini, il Ministro, ma fa un torto a centinaia di ingegneri che in questi cinquant'anni hanno lavorato sul Ponte. È il Ponte non realizzato più studiato, più radiografato, più atteso al mondo. Al concorso internazionale del 1968 parteciparono, fra gli altri, con progetti vincenti, due luminari dell'ingegneria italiana come il professor Pier Luigi Nervi e il professor Sergio Musmeci, che cinquant'anni fa proposero il Ponte a campata unica fra Messina e Reggio come l'opera che andava fatta. Quindi, non per rispetto a questa maggioranza, ma a centinaia di ingegneri italiani, che sono i migliori al mondo, il Ponte s'ha da fare. *(Applausi)*.

È vero, è costato già centinaia di milioni di euro per non esserci. È vero, ma vale il discorso della TAV. Cosa facciamo? Abbiamo speso centinaia di milioni per non fare qualcosa? Io penso che la giornata di oggi sarà fondamentale anche dal punto di vista del buon utilizzo del denaro pubblico: quelle centinaia di milioni di euro con oggi cominciano un percorso che ha l'obiettivo di aprire i cantieri non fra un numero indefinito di anni, ma nell'estate del 2024. Quindi l'anno prossimo è prevista l'apertura dei cantieri.

Posso rassicurare che facciamo un Ponte affinché ci passino sopra auto, camion e treni.

Vi posso assicurare - questo non lo dice la politica, ma lo dicono gli ingegneri e i marinai - che sotto il

Ponte le navi ci passeranno *(Applausi)*. Le navi ci passeranno: l'altezza di 65 metri permette alle navi di passare sotto il Ponte. Facciamo un Ponte sotto il quale passano le navi! Siamo una maggioranza curiosa: riusciamo a fare un Ponte che sotto fa passare le navi e sopra le automobili e le ferrovie. Pensate che Governo avveniristico!

Ripuliamo il mare, perché c'è chi di ambiente parla e c'è chi l'ambiente lo tutela. Ripuliamo quel tratto di mare: secondo alcuni studi universitari, che ovviamente sono in corso di aggiornamento, eviteremo 140.000 tonnellate di emissioni di CO2 nell'aria, ossidi, idrocarburi e quant'altro.

La campata unica, come dicevano gli ingegneri cinquanta anni fa - lo ripeto - elimina il rischio sismico ed evita di compromettere l'equilibrio marino, dal punto di vista ittico e faunistico. Ovviamente, gli ingegneri hanno studiato i problemi legati al vento. Se fai un ponte, è perché resista al vento. Hanno studiato gli eventi legati ai terremoti. Ovviamente, se ci fosse un terremoto distruttivo e catastrofico, sarebbe distruttivo e catastrofico per tutto: case, scuole, ospedali, ponti e quant'altro. Però, vi invito a fare una visita, come ho avuto l'onore di fare io, alla galleria del vento del Politecnico di Milano. Potete dubitare di Salvini, ma spero che non dubitiate del Politecnico di Milano, che ha curato gli esami legati al vento e curerà il comitato tecnico-scientifico, che sarà composto dai più grandi esperti nazionali, in termini di ingegneria e infrastrutture. Non sarà un comitato politico, ma sarà un comitato tecnico-scientifico. Ci sarà - pensate bene - un consiglio di amministrazione composto da cinque persone, per la più grande opera pubblica che partirà in lavorazione al mondo. Quindi, abbiamo l'arroganza di nominare un consiglio di amministrazione di cinque persone, per gestire quello che sarà un orgoglio italiano. L'ha detto qualcuno che è intervenuto: sarebbe bello che, almeno su alcuni temi, la politica si unisse, perché questo sarà un orgoglio italiano nel mondo. *(Applausi)*. Verranno da tutto il mondo a studiare, a visitare e a cercare di copiare.

È in corso, da parte dei tecnici di FS, lo studio sui flussi. Sono in corso tutte le valutazioni e verranno ovviamente rispettate tutte le normative su impatto ambientale e impatto paesaggistico, la progettazione in corso. Anzi, nel nome del buon utilizzo del denaro pubblico, ripartire col progetto del Ponte ci metterà al riparo anche dai contenziosi miliardari che - questi sì - pendono da anni sulle nostre teste.

Quindi, aspetto il contributo di tutti, però l'importante è scindere i due ruoli. Il Ponte lo fanno gli ingegneri, lo curano i geologi e gli architetti, lo realizzeranno migliaia di operai e le stime parlano, nell'arco del tempo, a lavorazione ultimata, di 100.000 posti di lavoro vero, fra Sicilia e Calabria. Non redditi di cittadinanza dati *una tantum (Applausi)*, ma 100.000 posti di lavoro vero, fra Sicilia e Calabria.

Siamo in grado di contrastare le infiltrazioni mafiose? Sì, io mi fido della magistratura, delle Forze dell'ordine e anche dei giornalisti di inchiesta italiani. Abbiamo appena approvato un codice degli appalti, che entrerà in vigore in via anticipata per i Comuni colpiti dall'alluvione in Romagna, dando ai sindaci più fiducia e alzando le soglie per i lavori. Penso infatti alle critiche arrivate da certa sinistra e da una certa stampa sul codice degli appalti, secondo cui se l'appalto è più veloce, allora favoriamo la corruzione. Chiunque abbia fatto per un giorno l'amministratore comunale sa che è vero l'esatto contrario. Se l'appalto è veloce, è più difficile che il corrotto incontri il corruttore. Se l'appalto dura non dieci giorni, ma dieci anni, è chiaro che è più facile che si infiltri la corruzione.

Noi abbiamo scelto di fidarci di sindaci, imprenditori e liberi professionisti. *(Applausi)*.

Non so se c'è un tempo limitato per la replica; non voglio portar via tempo. Ho una trentina di pagine tecniche, perché fortunatamente ci sono tanti giovani che ci stanno guardando, che sono iscritti alle facoltà di ingegneria di tutta Italia, che votano per qualunque partito e che sperano che oggi il Senato dia loro un segnale di orgoglio, di rinascita e di speranza. Noi stiamo parlando a migliaia di ingegneri e futuri ingegneri che scommettono sulla bravura, sulla visionarietà dell'Italia e degli italiani.

Oggi ho ascoltato diversi interventi. Il mancato collegamento stabile e diretto, secondo le stime, costa alla Regione Sicilia 6 miliardi all'anno. Questo è il banale conto della spesa, ma siamo qui a parlare di un'opera che spero possa far parlare e far ammirare l'Italia a lungo. Il banale conto della spesa dice che se la mancata diretta colleganza costa 6 miliardi all'anno, potete ben capire che l'infrastruttura si ripaga velocemente. Oggi il traghetto ha costi di decine di euro, che per pendolari, insegnanti, poliziotti e

professionisti non sono un costo adeguato. Sicuramente il Ponte avrà costi inferiori. Da oggi la società Stretto di Messina torna operativa e si occuperà di tutti gli aspetti economici.

Voglio rassicurare chi ha citato l'Europa che uno dei primi temi di cui ho parlato con il commissario europeo per i trasporti Vălean e che con più passione il commissario europeo per i trasporti sta seguendo è il Ponte sullo Stretto di Messina. Quindi, da questo punto di vista, temo di dover deludere chi aspetta che l'Europa ci dica di no. Anzi, aggiungo che andremo a chiedere alla Banca europea degli investimenti e alla stessa Commissione europea un contributo per realizzare quello che l'Europa - non il Governo Meloni, Salvini eccetera - ha riconosciuto come un corridoio da ultimare entro il 2030.

È evidente che se i lavori partiranno nel 2024, non si arriverà a Ponte ultimato nel 2030. Però se tutto quello che è agli atti, se quelle decine di miliardi per potenziare le infrastrutture in Sicilia o in Calabria arriveranno a compimento fra il 2026 e il 2032, allora non saranno chiacchiere. Penso anche all'Alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria che, quando sono arrivato al Ministero, non era progettata. Qualche difensore legittimo del fatto che bisogna recuperare tempo perduto e che alcune Regioni del Sud sono state dimenticate non so se avesse sollecitato anche i miei predecessori, che evidentemente non erano particolarmente attenti allo sviluppo dell'Alta velocità fino a Reggio Calabria, perché ci stanno lavorando adesso. *(Applausi. Commenti)*. Probabilmente per il ministro Toninelli il rapporto costi-benefici dell'Alta velocità fino a Reggio Calabria non valeva la pena; per me invece vale la pena. *(Commenti).* Quindi stiamo componendo un *puzzle* che renderà l'Italia... *(Brusio).*

PRESIDENTE. Colleghi, lasciamo che il Ministro concluda, per favore.

SALVINI*, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'Italia più moderna, più veloce e più sicura con oggi ha una delle tante risposte. Poi il Ponte è un tassello. Il ponte di San Benedetto Po piuttosto che il ponte di Calusco D'Adda o il viadotto di Longobucco o i viadotti dell'autostrada A24-A25: mi avete lasciato una bella eredità; poi parleremo delle responsabilità di chi c'era prima. Il mio obiettivo è offrire ai residenti di Abruzzo e Lazio un servizio all'altezza di quella che si chiama autostrada, cercando di ridurre il pedaggio. Ripeto, abbiamo trovato delle situazioni incredibili fra le 117 opere commissariate. *(Brusio).*

Io capisco il rumorio, ma noi siamo qui da sette mesi e in sette mesi di miracoli non se ne fanno. *(Commenti).*

PRESIDENTE. Silenzio. Prego, signor Ministro, concluda.

SALVINI*, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La cosa è talmente appassionante e sfidante che mi spiace che qualcuno sia così nervoso, perché oggi sarà una grande giornata non solo per Sicilia e Calabria, ma per tutto il Paese e io sono orgoglioso di essere un umile operaio. *(Applausi)*.

Da oggi, poi, faranno il loro lavoro gli ingegneri, gli architetti, i geologi, i tecnici, i professionisti. *(Commenti)*.

Va bene, ho sentito abbastanza. Ringrazio chi ci crede. Sarà un'opera facile? No. Se se ne discute da secoli non sarà facile, ma penso che gli italiani ci chiedano di essere concreti e veloci. Ringrazio i colleghi Ministri che hanno dato prova in queste ore di una concretezza, di una rapidità e di uno spirito istituzionale notevoli, dando immediate risposte alla popolazione di Romagna, Emilia, Marche e Toscana, cui vanno il nostro pensiero, la nostra vicinanza, il nostro sostegno e il nostro contributo concreto: due miliardi. *(Applausi)*. Anche lì, però, ci sono alcuni ingegneri, alcuni esperti di tutela del territorio, alcuni geologi di cui sto leggendo interessanti interviste sui giornali in questi giorni, che chiedono che oltre allo stanziamento di risorse si metta davvero, e non a chiacchiere, in sicurezza il territorio, dragando fiumi e torrenti, togliendo la legna da dove essere tolta e curando gli argini, perché ogni essere vivente è assolutamente da tutelare, ma uomo e donna magari un minimo di tutela in più rispetto alla nutria lo meritano. *(Applausi)*.

Vi ringrazio. Con oggi parte un percorso che durerà anni, che però penso sia il coronamento dei sogni di centinaia di studiosi che hanno pensato in grande per il nostro Paese. Io mi occupo di manutenzione quotidiana, piccola, giusta - vie, rotonde, treni pendolari e tutto quello che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti deve curare - ma se torniamo a pensare in grande l'Italia tornerà a essere il Paese che nel mondo occuperà il posto che le spetta: il primo, perché questo sarà il Ponte a campata

unica più lungo al mondo. Viva il Ponte e grazie per il contributo anche di chi ha criticato, perché è sempre utile capire dove si sbaglia, basta che le critiche si fondino su fatti e non su pregiudizi ideologici. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto comprensivo «Pignataro-Camigliano» di Pignataro Maggiore, in provincia di Caserta, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 11,58)

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenuti alla Presidenza e sono in distribuzione i pareri espressi dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verranno pubblicati in allegato al Resoconto della seduta odierna.

PARRINI *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARRINI *(PD-IDP)*. Signor Presidente, le faccio questa richiesta perché a mio giudizio - lo voglio dire con la massima pacatezza, ma anche con molta fermezza - alcuni minuti fa in quest'Aula è avvenuta una cosa estremamente irregolare e meritevole di forte censura anche da parte della Presidente. È avvenuto che all'inizio del suo intervento, in cui del tutto legittimamente il ministro Salvini ha difeso le posizioni del Governo e della maggioranza sulla politica infrastrutturale in questo Paese - posizione che noi non condividiamo, ma che il Ministro ha tutto il diritto in Aula di sostenere - il Ministro stesso, per fare polemica contro le opposizioni e con toni di dileggio ha tirato in ballo il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. *(Commenti)*. Io pregherei i colleghi di ascoltare invece di polemizzare, perché le cose che dirò sono molto sensate e legate ai fatti. *(Commenti)*.

Il Presidente della Repubblica... *(Commenti)*. Presidente, chiederei di poter continuare il mio intervento, perché è una cosa seria quella che sto per dire.

PRESIDENTE. Colleghi, lasciamo intervenire il senatore Parrini. Poi qualcun altro potrà replicare.

PARRINI *(PD-IDP)*. Il nervosismo della maggioranza è sintomatico. Le chiederei di poter continuare il mio intervento.

Io credo che il Presidente della Repubblica in un'Aula parlamentare non vada tirato in ballo impropriamente e soprattutto non vada utilizzato come paravento per fare attacchi all'opposizione. *(Applausi)*. Questo non è consentito, non si fa e deve essere fortemente censurato. E soprattutto - è la seconda cosa che voglio dire - non si fa citandolo non solo impropriamente, ma anche in maniera del tutto sbagliata. Come sanno anche i bambini dell'asilo, il fatto che una legge sia promulgata dal Presidente della Repubblica e il fatto che un decreto-legge sia firmato dal Presidente della Repubblica non implicano affatto che quell'atto normativo successivamente non possa essere portato all'attenzione della Corte costituzionale, che esercita il suo sindacato di controllo sulla legittimità delle leggi. *(Applausi)*. Non implica affatto che in futuro la Corte costituzionale non sia chiamata a esaminarlo e non lo trovi in tutto o in parte illegittimo; altrimenti la Corte costituzionale non avrebbe senso di esistere come organo previsto dalla nostra Costituzione in una posizione di centralità. *(Applausi)*. È chiaro o non è chiaro?

Non si cita il Presidente della Repubblica per usarlo come clava contro le opposizioni e soprattutto non lo si cita dicendo una cosa che non sta in piedi. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. La Presidenza, conformemente a quanto stabilito nel corso dell'esame in sede referente, dichiara improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge, gli emendamenti 1.5, 1.6 e 1.7 e gli ordini del giorno G2.12 (limitatamente all'ultima premessa e al secondo impegno), G4.5 e G4.6. La Presidenza dichiara inammissibile l'emendamento 3.16.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Procediamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati.

LOREFICE *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOREFICE *(M5S)*. Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma a tutti gli emendamenti all'articolo 1 a prima firma dei senatori del MoVimento 5 Stelle.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 1. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G1.3 e G1.4 e parere contrario sui restanti ordini del giorno.

SALVINI*, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 01.1, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, fino alle parole «*Sopprimere l'articolo*.».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 1.2 e 1.3.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.4, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Gli emendamenti 1.5, 1.6 e 1.7 sono improponibili.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.8, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.9, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.10, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.11, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.12, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.13, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo alla prima dell'emendamento 1.14, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai

sensi dell'articolo 81 della Costituzione.
Essendone stata avanzata richiesta, procediamo alla votazione.
IRTO *(PD-IDP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
IRTO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, la *ratio* degli emendamenti 1.14 e 1.15 è assicurare la possibilità di condivisione con gli enti territoriali che non è stata garantita dal presente decreto-legge. L'Allegato 1) al DPCM n. 76 del 2018 prevedeva un dibattito pubblico sulle opere sopra i 500 milioni di euro, ma il Governo non ha attuato alcun tipo di dibattito pubblico dal basso. L'emendamento 1.14 prova quindi a portare un piccolo risultato, e cioè quello di inserire nel consiglio di amministrazione della società Ponte sullo Stretto i rappresentanti dei Comuni di Villa San Giovanni e di Messina a titolo gratuito, per poter condividere le scelte con gli enti territoriali, al fine di consentire un elemento di partecipazione dal basso.
Questi due emendamenti si legano anche a un emendamento successivo, sempre a firma mia e di esponenti del Gruppo Partito Democratico, con cui si chiede che gli stipendi dei membri del consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina inizino a essere erogati quando la costruzione dell'opera inizierà davvero, non continuando - come è stato fatto finora - ad alimentare i costi da parte della società Ponte sullo Stretto: siamo a oltre 900 milioni di euro di costi per un ponte che non esiste.
Questi sono gli emendamenti che noi abbiamo messo in campo, perché siamo profondamente convinti che una grande opera di questo tipo non si possa realizzare con la fretta con la quale è stata portata avanti nell'attività parlamentare. Come esempio, ricordo che il Senato non ha potuto nemmeno svolgere le audizioni dei sindaci coinvolti e che l'emendamento 1.14 prevede di far sedere nel consiglio di amministrazione della società citata. Solo alla Camera dei deputati si sono potute fare le audizioni, mentre al Senato non abbiamo avuto tempo per un confronto e una concertazione dal basso. Al contrario, sono profondamente convinto che la condivisione con i territori sarebbe utile ai territori e soprattutto alle attività che quella società dovrà iniziare a fare, perché finora non ha fatto nulla, se non spendere risorse pubbliche. *(Applausi)*.
PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.14, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, fino alle parole «titolo gratuito».
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 1.15.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.16, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.17, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, identico agli emendamenti 1.18, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, e 1.19, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.20, presentato dal senatore Fina e da altri senatori, fino alle parole «titolo».
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 1.21.
Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.22, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.23, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.24, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.25, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.26, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.27, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.28, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, identico agli emendamenti 1.29, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice, e 1.30, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.31, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, identico all'emendamento 1.32, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.33, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.34, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.35, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.36, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.1, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.2, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G1.3 e G1.4 non verranno posti ai voti.
Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1.5
BASSO *(PD-IDP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
BASSO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, con questo ordine del giorno si chiede che il Governo possa chiarire la responsabilità del contraente per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera.
Non abbiamo dubbi che il Ministro voglia andare avanti speditamente. Ma credo che il passato ci possa dire che troppi problemi ci sono stati per quest'opera: non vediamo difficoltà rispetto al fatto il Governo scriva nero su bianco all'interno del rapporto concessorio quelle che sono le responsabilità del contraente. Chiediamo semplicemente che l'impegno assunto a livello politico venga assunto anche a livello tecnico del contraente.
Chiediamo quindi al Governo di assumere questo impegno e di fare in modo che il contraente assicuri i tempi che il Ministro oggi ha indicato in Aula.
PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.5, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 2 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.
SIRONI *(M5S)*. Signor Presidente, con l'ordine del giorno G2.13 chiedo semplicemente che il Governo si impegni a rispettare un ordine di priorità negli investimenti e nei finanziamenti pubblici alle opere. A prescindere dal merito dell'opportunità e necessità della costruzione del Ponte sullo Stretto, ho evidenziato che sussiste un'urgenza sul nostro territorio, relativa al problema idrogeologico. Sappiamo che si verificano violenti episodi di maltempo alternati a crisi di siccità e che tali episodi causano notevolissimi danni alle cose e alle persone.
Tra l'altro, banalmente, il risarcire e ripristinare un territorio devastato costa allo Stato, e quindi a tutti i contribuenti, molto più di quanto costerebbe agire in prevenzione. L'ordine del giorno in esame, dunque, chiede al Governo che, prima di investire e impegnare risorse nella costruzione di un'opera che non rappresenta una urgenza, si impegni ad avere le risorse necessarie ad attivare la prevenzione nei confronti dei fenomeni di dissesto idrogeologico causato dagli eventi e dalle calamità recenti, ricorrenti e ormai regolari.
Quindi, semplicemente a tutela della salute e dell'incolumità dei cittadini, mi piacerebbe che questo Governo si impegnasse a non finanziare con un solo euro il Ponte o comunque qualsiasi opera non strettamente necessaria e urgente, senza prima aver garantito la sussistenza delle risorse necessarie ad attivare la prevenzione nei confronti del dissesto idrogeologico, al fine di evitare quei danni alle cose e alle persone che stiamo subendo in questi giorni.
PRESIDENTE. I restanti emendamenti e ordini del giorno si intendono illustrati.
Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.
GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, il parere è contrario su tutti gli emendamenti. Il parere è altresì contrario sugli ordini del giorno, ad eccezione dell'ordine del giorno G2.3, sul quale il parere è favorevole.
Sull'ordine del giorno G2.6, il parere è contrario sulle premesse, mentre è favorevole sulla restante parte, subordinata alla seguente riformulazione: «impegna il Governo a monitorare sull'attuazione delle disposizioni del decreto-legge che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, rinvia all'applicazione della disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di

validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE». E qui si ferma.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.2, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.3, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 2.4, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, fino alle parole « *i commi 3*».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 2.5.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.6, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.7, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.8, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.9, presentato dalle senatrici Di Girolamo e Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.10, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.11, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.12, presentato dalle senatrici Di Girolamo e Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.13, presentato dal senatore

Fina e da altri senatori, identico agli emendamenti 2.14, presentato dalla senatrice Di Girolamo, e 2.15, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.16, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.17, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 2.18, presentato dal senatore Fina e da altri senatori, fino alle parole «*a 8*-quinquies».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 2.19.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.1, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.2, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.3 non verrà posto ai voti.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.4, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.5, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Senatrice Floridia, accoglie la proposta di riformulazione dell'ordine del giorno G2.6?

FLORIDIA Aurora *(Misto-AVS)*. Sì, Presidente, l'accolgo.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.6 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G2.7.

BASSO *(PD-IDP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, torniamo in questo caso di nuovo su un tema che abbiamo molto dibattuto in Commissione: quello relativo al progetto, in particolare alla tematica, più volte affrontata, dell'altezza del Ponte.

La collega senatrice Minasi ha detto che non si può più discutere se farlo, ma come farlo. Vorremmo allora affrontare il tema del come.

Durante il suo intervento, il Ministro ha richiamato l'ingegno italiano di cui siamo tutti molto orgogliosi, ma credo che non volesse dire che dobbiamo tornare a un progetto di cinquant'anni fa. Ritengo che si debbano accogliere le evoluzioni della tecnica e i mutamenti del contesto economico nel quale ci muoviamo.

Il Ministro sa quanto noi che il tema non è quante navi oggi hanno un'altezza superiore a quella oggi considerata massima sotto cui potrebbero passare. Esistono già alcune navi portacontainer e navi da crociera che hanno un'altezza superiore rispetto a quel progetto. Ma il problema è soprattutto di prospettiva.

In molti piani di fattibilità tecnico-economica si stanno realizzando opere, grazie ai finanziamenti del PNRR, perché c'è una prospettiva di crescita dovuta al gigantesco navale che giustifica - in termini prospettici di venti-trent'anni - un aumento delle portacontainer di dimensioni superiori.

Non avete voluto approvare un emendamento, ma vi chiediamo di accogliere almeno un ordine del giorno che chiede di fare una riflessione sul progetto migliore, che tenga conto di una dinamica di crescita che potrebbe creare una forte ripercussione rispetto al traffico merci e a quello turistico delle navi per i prossimi cinquant'anni.

Se davvero volete realizzare il Ponte e non è mera propaganda, sarà un'opera che dovrà durare per cent'anni. E voi davvero volete non tenere in considerazione un cambio progettuale di un progetto vecchio di quindici anni con una prospettiva secolare?

Vi chiediamo davvero di considerare che questo fenomeno è agli atti dello Stato, del Ministero. La maggior parte dei piani di fattibilità tecnico-economica tiene conto delle dinamiche future del gigantesco navale. Se creiamo un effetto muro, rischiamo di mettere in crisi la portualità di tutti i porti del Tirreno, dell'Alto Tirreno e anche quelli del Sud Italia.

Valutate e prendete in considerazione almeno un ordine del giorno che vi chiede di considerare una preoccupazione manifestata anche dalle maggiori associazioni di rappresentanza del mondo della logistica e della portualità italiana. *(Applausi)*.

FREGOLENT *(Az-IV-RE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. *(Brusio)*.

Colleghi, vi prego di ridurre il brusio. Siamo tutti stanchi, ma faremo una pausa dalle ore 13 alle ore 14. Abbiamo quindi ancora mezz'ora e poi sospendiamo i lavori.

FREGOLENT *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, chiedo al collega Basso se posso aggiungere la firma all'ordine del giorno G2.7, perché tratta un tema molto delicato, Presidente.

Chi le parla - a differenza di molti colleghi dell'opposizione - è a favore del Ponte, per cui togliamo un elemento di dubbio sulla nostra forza politica: voteremo a favore di questo provvedimento. Ciò detto, la valutazione dell'altezza del Ponte è molto importante.

Molti armatori - non soltanto del mondo turistico, ma anche del mondo trasportistico per quanto riguarda la logistica, appunto - sono preoccupati e chiedono di prestare attenzione all'altezza. È vero - come dice lei - che ci sono ingegneri che vogliono bloccare e ci sono interessi contrari, ma quelle persone non dicono no al Ponte, ma invitano soltanto a valutarne con attenzione l'altezza.

Mi sembra pertanto che l'ordine del giorno, ponendo l'attenzione su una valutazione dell'altezza, sia non un elemento di contrarietà, ma un faro.

Personalmente, se fossi stata al Governo lo avrei accolto, magari come raccomandazione. In ogni caso, va valutato, perché altrimenti sembra che le preoccupazioni di una parte importante della nostra economia non vengano tenute sotto giusta lente e osservazione. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.7, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.8, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.9, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.10, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.11, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

L'ordine del giorno G2.12 è parzialmente improponibile, relativamente all'ultima premessa e al secondo impegno. Pertanto, non è possibile porlo in votazione, a meno che la senatrice Floridia non decida di eliminare le due parti improponibili. Senatrice, intende eliminarle?

FLORIDIA Aurora *(Misto-AVS)*. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pertanto l'ordine del giorno G2.12, parzialmente improponibile, non sarà posto in votazione.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.13, presentato dalla senatrice Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.0.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 3 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

DELRIO *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELRIO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, mi rivolgo al ministro Salvini. Sono stato favorevolmente impressionato da alcune parti del suo ragionamento, in primo luogo quando ci chiede di collaborare e di ragionare insieme, perché quest'opera può rappresentare un orgoglio italiano. Le devo però dire con molta franchezza che lei non può avere due pesi e due misure: se ci chiede di collaborare, deve anche ascoltarci.

Come abbiamo più volte detto in Assemblea (anche con gli emendamenti riferiti all'articolo 3), non chiediamo di non realizzare l'opera. Chi le parla era molto scettico sulla costruzione del Ponte. Nel corso di dieci anni mi sono invece convinto, leggendo i pareri degli studiosi, degli ingegneri, delle persone, che un collegamento stabile, per via delle reti TEN-T, sia necessario.

Ma il problema, ministro Salvini, è che, per fare opere che siano veramente grandi e che entrino nella storia di questo Paese, bisogna farle bene, valutando tutte le opzioni possibili. Bisogna farle non avendo paura di aprire il dibattito pubblico, come le proponiamo con questi emendamenti, e non avendo la paura o il pensiero che i pareri divergenti siano degli impedimenti alla costruzione.

Io ho avuto l'onore di partecipare all'inaugurazione del tunnel dell'alta velocità del Gottardo e del Monte Ceneri: la Svizzera ha fatto tre anni di dibattito pubblico e poi, insieme alle popolazioni locali, ha deciso di costruire l'alta velocità.

Lei non può chiederci di collaborare e poi fare la polemica sul fatto che un Ministro del Governo - del Governo di cui lei era Vice Presidente del Consiglio - negava che fossero stati costruiti chilometri e chilometri di gallerie sulla Torino-Lione. Era il vostro Governo che lo negava: noi lo avevamo fatto e quindi sapevamo che c'erano quei chilometri di gallerie. *(Applausi)*.

Quindi, per favore, non ci dia lezioni su questo. Così come non ci deve dare lezioni sul fatto che ci sono, appunto, decine di miliardi di euro. Lei ha ragione su questo: sono d'accordo con lei, e lo dico sinceramente. Rispetto a dieci anni fa, la situazione è molto cambiata. Lei ha citato alcune opere in costruzione: l'Agrigento-Caltanissetta, la linea ferroviaria Palermo-Trapani via Milo, eccetera. La gran

parte di queste opere è stata da noi finanziata. Quindi, lei ha trovato già i finanziamenti *(Applausi)*. Non ci venga a raccontare l'elenco delle opere, perché sappiamo quali sono. L'alta velocità ferroviaria in Sicilia l'abbiamo finanziata noi e anche la Salerno-Reggio Calabria - come lei sa - l'abbiamo inaugurata noi. Quindi, non vogliamo fare la polemica tra chi ha più meriti e chi ne ha di meno. Il Mose l'ha ricevuto con il completamento al 99,9 per cento. Quindi - attenzione - qui nessuno si deve mettere medaglie. Se vogliamo fare una cosa seria, facciamola bene, come si fa nei Paesi seri, come è stato fatto in Svizzera.

Perché allora rifiutare l'idea - come diceva la senatrice Fregolent - di studiare bene il problema trasportistico dei mega *container*? Non capisco perché abbiate rifiutato questa cosa. È un semplice invito al Governo. Non capisco perché rifiutate il confronto tra diversi progetti. Se siamo convinti che vada fatto il collegamento, non siamo convinti che questo progetto sia l'unico progetto proponibile, signor Ministro, e anche lei dovrebbe avere questo beneficio del dubbio. Il problema è che non si scelgono i progetti per poter fare alla svelta e fare una fotografia alla posa della prima pietra. Si scelgono i progetti, invece, che dureranno nel tempo e che avranno una sostenibilità economico-finanziaria nel tempo. Quindi, se c'è il progetto a tre campate, cosa le dice che questo è l'unico progetto? Perché il progetto a tre campate...? Signor Ministro, non c'è bisogno di essere della Lega o del PD per fare questa discussione. Ci possiamo far convincere da chi se ne intende anche un po' e non dobbiamo aver paura dell'analisi ambientale e degli esperti ambientali nelle commissioni, delle procedure di VIA. Non dobbiamo avere paura di queste cose e non dobbiamo avere fretta, perché una volta che si prende la decisione, poi la si porta avanti con i crismi giusti.

Se lei vuole davvero la nostra collaborazione, mostri di entrare in un dialogo serio, basato sui fatti e non sulla propaganda o sulle accuse. Le potrei dire che, sì, rispetto a dieci anni fa, non c'erano le linee di tram a Palermo, non c'era la metropolitana a Catania, non erano state fatte opere per centinaia di milioni di euro al porto di Palermo. Potrei fare un elenco infinito - mi creda - di opere che abbiamo fatto noi e che non avete fatto voi *(Richiami del Presidente)*. Mi sembra però che, in questo momento, ci dobbiamo concentrare su come fare bene questa grande opera, che potrebbe fare molto bene allo sviluppo del nostro Paese. Se dobbiamo concentrarci per farla bene, dobbiamo valutare tutte le opzioni e non abbracciare ideologicamente un progetto di quindici anni fa. Questa è la mia posizione, la posizione che le proponiamo con i nostri emendamenti e con i nostri ordini del giorno. Mi sembra una posizione molto collaborativa, molto ragionevole, che cerca semplicemente di consegnare al Paese un'opera che duri nel tempo e che possa davvero rappresentare un'occasione di sviluppo per il nostro Mezzogiorno. *(Applausi)*.

PAITA *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, intanto prendo atto che sul nostro ordine del giorno c'è un'opinione favorevole ed è chiaro che, quando si propone di investire di più e meglio sul tema dell'alta velocità, sul lato della Salerno-Reggio Calabria, ma anche sul lato della Sicilia, ci debba essere un impegno corale.

Ho ascoltato l'intervento del senatore Delrio e sono molto d'accordo su alcune questioni che ha avanzato. E lo sono innanzitutto nel rivendicare, signor Ministro, il fatto che un Governo che ha sicurezza in se stesso non ha alcuna necessità di far passare come proprie delle opere che sono state realizzate dai Governi precedenti. Questo lo dico per un fatto di correttezza istituzionale.

Qui c'è stato un lavoro precedente e ce ne sarà uno nel futuro che ci auguriamo vada nel senso del rafforzamento dell'Alta velocità sul lato Calabria e sul lato Sicilia. È chiaro che non sarebbe stato possibile teorizzare la necessità di questo Ponte, se non lo avessimo innanzitutto ancorato a una forte strategia europea dentro la rete TEN-T del corridoio scandinavo-mediterraneo, che è l'oggetto fondamentale di quest'opera. Né sarebbe stato possibile, se ci fossero stati gli elementi per costruire una cattedrale nel deserto, quindi senza Alta velocità in una direzione e nell'altra.

Voi siete convinti però del fatto che quest'opera possa essere recuperata e portata avanti con velocità - senza l'eccesso di enfasi - solo nell'ottica di avere la campata unica. Io, contrariamente a quello che dice il senatore Delrio, su questo punto la fiducia ve la voglio dare. Non sono convinta fino in fondo, perché è vero quello che sostiene il senatore Delrio e cioè che più campate consentirebbero di avvicinare l'ingresso e l'arrivo dell'opera alle Province di appartenenza: questo è inequivocabile. È

altrettanto inequivocabile il fatto che, se realizziamo un ponte che ha queste caratteristiche con la campata unica, spenderemo molto di più in opere di adduzione. Questo, signor Ministro, secondo me lo doveva dire nella sua relazione, perché è un fatto di logica: se si parte lontano da Reggio Calabria e da Messina, c'è una spesa in termini di opere di adduzione che è significativamente maggiore.

Riconosco una serie di argomenti molto giusti portati dal senatore Delrio, che d'altro canto ha lavorato bene sul tema delle infrastrutture: glielo voglio riconoscere in quest'Aula, perché penso che sia anche giusto dire quello che di buono i Governi precedenti hanno fatto *(Applausi)* e non prendersi solo i meriti non riconoscendolo. E tuttavia, arrivo a una conclusione esattamente opposta nella valutazione di questo emendamento. Nonostante io sia convinta che, se fossimo partiti da una progettazione da principio di quest'opera, avremmo dovuto lavorare su più campate, mi convince l'idea di provare ad accorciare i tempi, anche tenendo fede al principio della campata unica.

Quindi sull'emendamento di cui parlava il senatore Delrio noi voteremo contro, però ci tengo a sottolineare in quest'Aula che quello che il collega ha dichiarato in termini tecnici è corretto e, secondo me, è un problema anche dubitativo che tutti noi ci dovremmo porre nella discussione, senza - lo ripeto - gonfiare il petto e arrivare qui pensando di avere tutte le soluzioni e intestarsi tutto il lavoro compiuto da coloro che ci sono stati prima di questo Governo e che hanno fatto qualcosa di importante per il Paese. *(Applausi)*.

LOREFICE *(M5S)*. Signor Presidente, chiedo di poter sottoscrivere tutti gli emendamenti del MoVimento 5 Stelle e vorrei anche fare un intervento agganciandomi anche a quanto dichiarato dal collega Delrio.

Signor Ministro, mi può dedicare un attimo di attenzione? Lei si è preso un bel po' di tempo a fare un elenchino di opere, specialmente siciliane. Per onestà, dovrebbe almeno affermare in maniera chiara che la quasi totalità di quei progetti e di quelle opere è stata incardinata, finanziata e portata alla fase finale non da lei. Lei li ha già trovati pronti. *(Applausi)*. Pertanto, l'elenchino che ha fornito all'Assemblea e all'Italia intera abbia almeno l'onestà di dire che lo ha trovato già fatto.

Quanto al Ponte in Sicilia, glielo dico da siciliano: per arrivare da Gela a Messina in treno impiego otto ore. Ci porti il nuovo elenco aggiornato e magari anche il finanziamento della Castelvetrano-Gela e della Gela-Siracusa che aspettiamo da cinquant'anni.

Pertanto, nell'attesa di avere da lei informazioni e dettagli sui nuovi progetti, si limiti ad avere l'onestà di non fare elenchi di opere che lei non ha né finanziato, né avviato verso la fase attuativa, né portato a buon fine. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti e parere favorevole all'accoglimento come raccomandazione degli ordini del giorno G3.4 e G3.5.

SALVINI*, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.1, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, identico all'emendamento 3.2, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.3, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.4, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo

dell'emendamento 3.5, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.6, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.7, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.8, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.9, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.10, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.11, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, sostanzialmente identico all'emendamento 3.12, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.13, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.14, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.15, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

L'emendamento 3.16 è inammissibile.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.17, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3.18, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice, fino alle parole «al Regolamento».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento successivo 3.19.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.20, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.21, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice, identico all'emendamento 3.22, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.23, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.24, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.25, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.26, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.27, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.28, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.29, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.30, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.31, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.32, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.33, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.34, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.35, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.36, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.37, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, identico all'emendamento 3.38, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.39, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.40, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.41, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.42, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.43, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.44, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.45, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.46, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.47, presentato dalla

senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.48, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G3.1, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G3.2, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G3.3, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Poiché i presentatori non insistono per la votazione, gli ordini del giorno G3.4 e G3.5 sono accolti come raccomandazione.
Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3-*bis* del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.
GERMANA', *relatore*. Signora Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.
SALVINI*, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.
PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3-*bis*.0.1, presentato dal senatore Irto, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, fino alle parole: «relative risorse.».
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 3-*bis*.0.2.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3-*bis*.0.3, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Sospendo la seduta fino alle ore 14.
(La seduta, sospesa alle ore 12,58, è ripresa alle ore 14,01).

Presidenza del vice presidente CENTINAIO

Colleghi, si rende necessario sospendere per trenta minuti la seduta, che riprenderà alle ore 14,30.
(La seduta, sospesa alle ore 14,01, è ripresa alle ore 14,35).

Presidenza del presidente LA RUSSA

Informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna (ore 14,35)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna».
(Il Presidente si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea).
Prima di dare la parola al ministro per la protezione civile e le politiche del mare, senatore Musumeci, credo sia doveroso, proprio sull'argomento di cui oggi si occupa il Senato, ricordare le vittime, il cui numero è salito a quindici, e le popolazioni tutte che stanno soffrendo le conseguenze di questa

alluvione e di questa calamità. Vi prego di osservare un minuto di silenzio. *(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio)*. *(Applausi)*.

Dopo l'intervento del rappresentante del Governo, ciascun Gruppo avrà a disposizione cinque minuti.

Ha facoltà di parlare il ministro per la protezione civile e le politiche del mare, senatore Musumeci.

MUSUMECI, *ministro per la protezione civile e le politiche del mare*. Signor Presidente, onorevoli senatori, l'informativa che è stata richiesta dalla Conferenza dei Capigruppo e che ho il piacere e il dovere di poter rassegnare all'Assemblea è frutto di una dettagliata relazione, alla quale abbiamo lavorato con il Dipartimento di protezione civile e tutti i soggetti e le componenti che ne fanno parte.

L'informativa si divide essenzialmente in due parti: la prima riguarda lo sviluppo delle provvidenze e dei benefici che il Governo ha previsto per far fronte all'emergenza, con una straordinaria mobilitazione di risorse umane e strumentali; la seconda parte è invece legata ai provvedimenti che, proprio nella giornata di ieri, il Governo ha adottato per far fronte ai primi interventi legati alla fase del sostegno ai cittadini e alle imprese.

Vorrei davvero sintetizzare, per evitare di rassegnarvi elementi che non siano particolarmente significativi ai fini della vostra valutazione. Come sapete, gli eventi alluvionali partono dal 1° e dal 2 maggio, quando si è determinata un'ondata di maltempo che ha indotto il Consiglio dei Ministri, il giorno 4, ad adottare il primo provvedimento, volto a deliberare lo stato di emergenza e nominare il Presidente della Regione Emilia-Romagna commissario delegato.

A tale evento si è aggiunto quello che, dal 16 maggio in poi, ha messo in ginocchio il territorio, interessando anche alcune zone limitrofe delle Regioni Marche e Toscana, limitatamente a porzioni dei rispettivi territori.

Su richiesta delle due Regioni, sono già in atto le fasi istruttorie per valutare la situazione e l'impatto degli eventi ai fini della deliberazione dello stato di emergenza negli stessi territori.

Desidero qui fornire un quadro sintetico sia dell'impatto sia dell'attivazione dei dispositivi di intervento e di risposta da parte del Servizio nazionale, del quale, come sapete, fanno parte, assieme al volontariato, le Forze armate, le Forze dell'ordine, le autorità sanitarie e i rappresentanti degli enti maggiormente attivi sul territorio per l'erogazione dei servizi essenziali.

Il Servizio nazionale si serve di un comitato operativo, che è rimasto convocato e attivo ventiquattr'ore su ventiquattro, fino alle ore 22 del 22 maggio, proseguendo poi in mobilità diurna con stretta reperibilità notturna, qualora se ne presentasse l'esigenza.

Le zone maggiormente colpite dalla calamità e dagli eventi meteorologici riguardano le Province di Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, cui si è aggiunta la Provincia di Rimini, alla quale, successivamente e con apposito provvedimento, è stato esteso lo stato di emergenza, dopo che il sottoscritto, alcune ore dopo il disastro del 16 maggio, ha ritenuto di firmare il decreto per la mobilitazione straordinaria, cioè, di tutte quelle risorse nazionali che possono supportare il servizio, il dipartimento e l'articolazione regionali (del territorio cioè colpito dalla calamità).

Abbiamo attivato un finanziamento di 10 milioni di euro, al quale ha fatto seguito un'integrazione, adottata con successivo provvedimento del Consiglio dei ministri, di altri 20 milioni di euro gravanti sul Fondo per le emergenze nazionali. Lo abbiamo fatto per dare immediata risposta alle popolazioni colpite dal contesto emergenziale.

Abbiamo adottato l'ordinanza del capo del Dipartimento della protezione civile per i primi interventi urgenti, che consentono una ricognizione delle misure e degli interventi volti al soccorso e all'assistenza alla popolazione interessata dagli eventi; la rimozione delle situazioni di pericolo per la pubblica e privata incolumità; il ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di reti strategiche; le attività di gestione dei rifiuti, delle macerie, del materiale vegetale alluvionale, delle terre e delle rocce da scavo prodotti dagli eventi, oltre che la realizzazione delle misure volte a garantire la continuità amministrativa nel territorio anche mediante interventi di natura temporanea e l'adozione delle prime misure di immediato sostegno per privati e imprese danneggiati.

Abbiamo inoltre previsto l'assegnazione ai nuclei familiari, la cui abitazione principale, quella abituale e continuativa, sia stata distrutta in tutto o in parte, ovvero sia stata sgomberata in esecuzione di provvedimenti delle competenti autorità adottati a seguito dell'evento un contributo per l'autonoma

sistemazione. Lo abbiamo stabilito in base alla composizione del nucleo familiare; 400 euro per i nuclei monofamiliari, 500 per quelli composti da due unità, 700 per quelli composti da tre unità, 800 per quelli formati da quattro unità, fino a un massimo di 900 euro mensili, con la possibilità di integrazione per quelle famiglie che abbiano persone oltre i sessantacinque anni (mi viene difficile doverlo dire, ma è così; si considera terza età quella oltre i sessantacinque anni) e per la presenza di persone portatrici di *handicap* e di disabili con una percentuale di invalidità non inferiore al 67 per cento.

Abbiamo anche provveduto, per i soggetti titolari di mutui relativi agli edifici sgomberati ovvero alla gestione di attività di natura commerciale ed economica, anche agricola, svolte nei medesimi edifici, per alcuni benefici previa presentazione di autocertificazione del danno subito e che abbiano il diritto di chiedere agli istituti di credito bancari, fino all'agibilità o abitabilità del predetto immobile o comunque non oltre la data di cessazione dello stato di emergenza, una sospensione delle rate dei medesimi mutui, optando tra la sospensione dell'intera rata e quella della sola quota capitale.

Sono state infine poste a carico della gestione commissariale, nel limite di 1.500 euro per ciascuna vittima, le spese per le esequie delle persone che hanno perso la vita, che il signor Presidente del Senato ha voluto ricordare in apertura di seduta. Per la triste e arida contabilità statistica ho il dovere di dire che benché siano 15 i corpi recuperati, pare che la morte del quindicesimo non sia strettamente legata all'evento alluvionale e comunque abbiamo a tutti e 15 rivolto il nostro pensiero.

Abbiamo attivato il fondo per le emergenze nazionali nelle more dell'acquisizione di un quadro maggiormente definito dell'impatto degli eventi, che necessiterà ancora di ulteriori interventi, integrando anche il territorio della provincia di Rimini.

È in corso di adozione un'ordinanza del nostro Dipartimento di protezione civile volta a rafforzare la capacità operativa della struttura commissariale per la gestione del contesto emergenziale, disciplinando così l'ottimizzazione del concorso delle colonne mobili regionali e del volontariato di protezione civile, il coinvolgimento della colonna mobile dell'Associazione nazionale Comuni italiani (ANCI) e il concorso delle strutture operative statuali, cui potranno far seguito ulteriori ordinanze modulate in ragione dell'evoluzione delle necessità di contrasto al contesto di criticità di cui stiamo parlando.

Il Consiglio dei ministri ha adottato, con riferimento alla seduta precedente a quella di ieri, un decreto-legge per l'adozione di misure urgenti finalizzate ad attività di lieve entità, ma assolutamente necessarie per il ripristino della viabilità, soprattutto nei centri urbani e nelle aree a forte intensità produttiva, che in questo momento sono costrette a restare inattive.

Gli eventi meteorologici del mese di maggio - mi piace fare qualche richiamo a questo dato tecnico - sono stati caratterizzati da fenomeni intensi e diffusi in un'area particolarmente ampia, comprendente sia i settori appenninici, sia quelli pianeggianti e i territori costieri. Tali eventi possono essere catalogati come eccezionali, non tanto per il periodo in esame - il mese di maggio è solitamente caratterizzato da questa variabilità - ma per la loro intensità e, soprattutto, per essersi ripetuti in due eventi nell'arco di pochi giorni.

L'evento è stato correttamente previsto dal sistema previsionale di Protezione civile e per questa ragione era stata già emessa anzitempo l'allerta rossa per rischio idraulico e idrogeologico, per le zone che poi sono state effettivamente colpite dall'evento alluvionale. Quindi si era già pronti ad agire e molte azioni sono state preventivamente messe in atto: penso alla chiusura delle scuole, al presidio dei corsi d'acqua, all'evacuazione preventiva di numerose persone. Tutto questo è stato possibile proprio per la condizione di allerta che era stata lanciata dalla Protezione civile.

In quest'ottica va inquadrata anche la dichiarazione, con atto del sottoscritto, dello stato di mobilitazione, immediatamente dopo i primi eventi di maltempo di inizio maggio. Mentre erano già in corso le attività di ripristino più urgenti, nella prima fase, si è ripresentata la nuova ondata, che è stata davvero implacabile e ha messo a dura prova non soltanto il territorio nel suo assetto, ma anche il tessuto imprenditoriale e centinaia di migliaia di cittadini. Per fornire una ulteriore dimensione della gravità della situazione, basta dire che la mappa delle precipitazioni, interpolata dall'apposita piattaforma, mostra che fra il 2 e il 17 maggio sono state registrate precipitazioni intense in tutta la

Regione Emilia-Romagna. Le cumulate massime di precipitazione per l'evento - di solito il tempo di valutazione è di quindici giorni - hanno fatto registrare valori superiori ai 500 millimetri. Addirittura in provincia di Ravenna sono stati localizzati 520 millimetri di pioggia, raggiungendo una media regionale di circa 200 millimetri nelle quarantotto ore, caduti principalmente sulle parti montane dei bacini. L'evento complessivamente è stato caratterizzato da due distinte precipitazioni intense, quella di inizio maggio e quella tra il 16 e il 17 maggio e in quattro giorni si è verificato tutto quello che avremmo voluto non si verificasse. È chiaro che abbiamo lavorato assieme al sistema nazionale, ma anche assieme alla struttura europea di Protezione civile, per poter intervenire a supporto delle nostre strutture e delle nostre squadre.

Abbiamo chiesto due potenti idrovore, proprio per liberare alcuni centri abitati dall'acqua ancora giacente e, sulla base di un criterio di prossimità geografica e dunque di rapidità di dispiego e di rispondenza alle caratteristiche tecniche, abbiamo accettato le offerte che sono arrivate dalla Slovacchia, dalla Slovenia e dalla Francia. I moduli slovacco e sloveno hanno raggiunto l'Emilia-Romagna via terra il 22 maggio e sono operativi dalla serata dello stesso giorno. Il modulo francese è attualmente in corso di mobilizzazione alla volta di Ravenna, preceduto da un *team* di ricognizione.

Va anche tenuto conto che, a seguito della seconda ondata di maltempo, sono state seriamente compromesse alcune opere d'arte, arte minore, monumenti e soprattutto materiale librario (biblioteche e archivi storici). In questo senso, l'iniziativa del Ministero della cultura è stata finalizzata, nel collaborare con il Servizio nazionale di Protezione civile, ad adottare una serie di misure - di cui più avanti faremo cenno - perché le risorse che si otterranno possano essere destinate alla riabilitazione, laddove possibile, del materiale danneggiato.

Il dispiegamento di uomini e donne in questi tragici giorni in Emilia-Romagna non ha avuto precedenti. Vi è stata la mobilitazione di centinaia e centinaia di carabinieri (115 carabinieri destinati al servizio antisciacallaggio per le abitazioni che sono rimaste vuote per l'allontanamento coatto o volontario delle famiglie che le abitavano), poliziotti, 800 vigili del fuoco, 250 volontari della Croce Rossa, 1.100 volontari della Protezione civile, che hanno lavorato pressoché giorno e notte, molti dei quali provenienti da sei altre Regioni con le apposite colonne mobili. È stata davvero una straordinaria mobilitazione di risorse umane e strumentali come forse difficilmente si era visto nel recente passato. *(Applausi)*. Di questo va dato atto e desidero davvero ringraziare il sistema di Protezione civile per avere ancora una volta dimostrato grande coesione, capacità di lavorare con un gioco di squadra, certamente senza alcun pregiudizio. *(Applausi)*.

In questo senso - se siete d'accordo - vorrei subito passare alle norme adottate dal Consiglio dei ministri. Ricordo che siamo nella fase dell'emergenza nazionale, fase nella quale il Presidente della Regione ha il compito di essere commissario delegato. Cessata la fase dell'emergenza, si passa a quella della ricostruzione con la nomina di un commissario straordinario. La fase di emergenza di solito dura un anno; almeno, questo è il periodo che ho previsto nell'ordinanza. In questi giorni sento parlare di ipotesi di nomina di un commissario straordinario, ma vi assicuro che il tema non è all'ordine del giorno perché siamo ancora nella fase della emergenza, che verrà chiusa soltanto quando la Protezione civile e la Regione interessata, in questo caso l'Emilia-Romagna, avranno comunicato che non ci sono più le condizioni per mantenere lo stato di emergenza.

Vorrei risparmiarvi alcuni elementi conoscitivi che ho comunque già reso.

Ieri mattina il Consiglio dei ministri, sotto la Presidenza del presidente Giorgia Meloni, dopo aver osservato un minuto di silenzio in memoria delle vittime dell'alluvione e a ricordare la triste fine del giudice Falcone, della sua consorte e degli agenti di Polizia di scorta, ha adottato un pacchetto di interventi per oltre due miliardi di euro. Credo che mai in casi analoghi precedenti ci sia stata tanta mobilizzazione di energie e di risorse. *(Applausi)*. Si tratta certamente di un intervento legato alla condizione di emergenza, che interviene per la sospensione delle rate dei mutui, per la sospensione dei termini negli atti giudiziari, per gli adempimenti fiscali contributivi, a sostegno delle imprese, a favore dei lavoratori dipendenti soprattutto nel settore agricolo - penso ai braccianti - perché possano essere messi nelle condizioni di non perdere i requisiti per accedere alle indennità di disoccupazione del prossimo anno. Si interviene a favore del mondo della scuola e delle università con risorse per il

ripristino dell'edilizia scolastica e universitaria, per la sospensione di alcuni adempimenti legati ai concorsi pubblici; 200 milioni di euro dal Fondo delle emergenze nazionali sono interamente destinati ai primi interventi infrastrutturali della Regione Emilia-Romagna; 700 milioni vengono destinati da parte del Ministero degli affari esteri e oltre 100 milioni da parte del Ministero dell'agricoltura proprio per venire incontro, come richiesto dalle organizzazioni di categoria, alle prime necessità degli agricoltori in una zona fortemente vocata dal punto di vista ortofrutticolo e che rischia di dover restare inattiva per diversi anni qualora le alluvioni avessero prodotto la cosiddetta asfissia radicale, che costringe l'agricoltore a estirpare e a reimpiantare gli alberi da frutto.

Onorevoli senatori, alla Camera mi è stato fatto notare, poco fa, come non abbia fatto alcun riferimento al cambiamento climatico. Mi sembra davvero singolare questa osservazione, proprio perché il cambiamento climatico non è più un fenomeno straordinario; la tropicalizzazione è arrivata in Italia già dieci anni fa e ha indotto il Governo in carica nel 2016 a predisporre un Piano nazionale di adattamento al mutato contesto climatico. Conosciamo tutti la storia di quel Piano: dal 2016 fino al momento dell'insediamento di questo Governo non aveva sostanzialmente fatto significativi passi avanti, tanto da non essere reso pubblico. L'impegno del Governo era quello di accelerarne la definizione e in questo senso si è lavorato con il ministro Pichetto Fratin, che prevede, fra la fine di quest'anno e l'inizio del prossimo anno, di poterlo finalmente presentare aggiornato rispetto ai dati elaborati fra il 2016 e il 2020.

In questo senso, credo che sia assolutamente superfluo parlare di cambiamento climatico, a fronte di un evento e di una tragedia calamitosa che dovrebbe già essere acquisita culturalmente, prima che politicamente, da ciascuno di noi. I lunghi periodi di siccità e i brevi periodi di pioggia intensa sono la conferma di come questo triste, strano, pericoloso fenomeno ormai non risparmi più neanche la nostra Nazione. È chiaro che ci troviamo di fronte a una ulteriore tragedia, che dovrebbe porre ciascuno di noi di fronte a una scelta ormai ineludibile: fare della sicurezza del nostro territorio nazionale non una priorità, ma la priorità nell'agenda politica e di governo di questo Esecutivo (come di fatto è) e di tutte le articolazioni dello Stato. Un territorio sicuro è sicuro anche per le persone, oltre che per le case e per le aziende. Il diritto alla vita di ognuno di noi è un diritto fisiologico, prima ancora che costituzionale.

Vi do subito un dato, perché possa essere elemento di riflessione per ciascuno di voi, onorevoli colleghi senatori. Dal 1968 (anno del sisma che ha colpito la valle del Belice, nella mia Sicilia, in provincia di Trapani) ad oggi l'Italia ha perso in eventi calamitosi oltre 5.000 suoi cittadini e ha speso per le ricostruzioni, nello stesso periodo, circa 165 miliardi di euro. Vi lascio immaginare quanta parte dell'Italia avremmo potuto mettere in sicurezza con almeno la metà di questa risorsa.

Non ho difficoltà, nella sacralità laica di quest'Aula, a ribadire una mia ferma convinzione: la nostra è una Nazione propensa più a ricostruire che a prevenire. Voglio dire di più: ho l'impressione che, per certa politica, ricostruire produca più consenso che prevenire strutturalmente. *(Applausi)*. È un triste fenomeno, che ha attraversato l'Italia in questi ultimi ottant'anni, dal Nord al Sud, ed è un fenomeno che, se volete, prima di appartenere alla categoria della politica, appartiene alla categoria della cultura. È un fenomeno diventato oggetto di analisi persino nelle università, a cominciare da quella di Bologna.

La domanda che mi è stata posta in questi giorni è: la calamità verificatasi in Emilia-Romagna poteva essere evitata? No. Con quelle dimensioni e con quella violenza, né quella, né altre analoghe calamità possono essere evitate. Ma certamente si può e si deve intervenire per ridimensionarne e ridurne gli effetti, considerato che in Italia non esiste il rischio zero in Protezione civile.

Per poter eliminare situazioni di dimensioni devastanti come quella che abbiamo conosciuto in Emilia-Romagna servono un piano di interventi oculato, dettagliato, con una chiara strategia e un piano di manutenzione costante, che deve tenere in allerta tutti gli enti sul territorio, dalle Regioni alle Province. Speriamo peraltro di poter restituire presto le Province alla importante funzione che hanno svolto per centosessant'anni: penso al Presidente della Provincia eletto direttamente dal popolo, con i poteri che hanno sempre avuto le Province *(Applausi)*. Credo che tutti, dalle Regioni, alle Province, ai Comuni, debbano garantire una manutenzione costante.

Possiamo ridurre gli effetti di calamità come quelle che abbiamo registrato l'altro giorno attraverso una seria azione di prevenzione strutturale all'interno di un piano nazionale concepito in funzione di una

strategia unitaria, alla quale devono concorrere tutti, compreso il mondo della scienza e della tecnica. Credetemi, in questi primi sei mesi di attività di governo ho avuto la possibilità di interloquire con qualificati enti di ricerca e con il mondo accademico: gli armadi degli enti e delle università sono pieni di studi elaborati sulla prevenzione dei rischi sul territorio. Riuscire a far passare l'analisi compiuta dallo studio ad una priorità di chi esercita attività di governo a qualsiasi livello è il nodo e la sfida di fronte alla quale noi ci troviamo. È una sfida che abbiamo il dovere di superare e di vincere, se vogliamo evitare che la gente accusi la politica di ipocrisia quando si commuove o dice di commuoversi davanti ai corpi allineati delle vittime e davanti a decine di migliaia di persone private del diritto di restare nella intimità delle loro mura domestiche e della propria casa.

È in questa direzione che sta lavorando il Governo predisponendo progetti normativi per semplificare e accelerare le procedure, sia in sede preventiva sia nella fase postemergenziale della ricostruzione. Si tratta di provvedimenti di fatto già redatti, in questo momento all'esame dei tecnici, prima di essere sottoposti a confronto con le Regioni e gli enti locali per arrivare, il prima possibile, ad una riforma che tenga conto della scarsa capacità di progettazione e di spesa, malgrado le risorse disponibili. A chi ha chiesto al Governo di quali risorse può disporre sul territorio, la risposta è stata del seguente tenore: dimostrate prima di avere speso fino all'ultimo centesimo che vi è stato assegnato nel corso degli ultimi dieci anni, poi avrete il diritto di chiedere altre risorse al Governo nazionale. *(Applausi)*.

Occorre infatti considerare la scarsa capacità di progettazione e di spesa e - lasciatemelo dire - anche le procedure autorizzative, che, soprattutto sul fronte ambientale, costringono ad attese assolutamente disarmanti ed estenuanti. Non è possibile che per un certo ambientalismo fondamentalista - chi vi parla si considera ambientalista ordinario, normale -, per certe esasperate punte di fondamentalismo, laddove gli argini dei fiumi debbono essere realizzati con pietrisco, cemento armato, con gabbie preconfezionate, si ricorre all'uso della terra, accusando poi le nutrie, le talpe, i roditori in genere di aver reso fragile l'argine.

Il roditore che si crea la tana sull'argine di un fiume è la conseguenza, non è la causa. La causa è un argine che, per certo fondamentalismo, deve essere realizzato in terra invece che con materiale tale da poter resistere alla forza e alla violenza dell'acqua quando il fiume è in piena. *(Applausi)*.

Questi sono i temi sui quali abbiamo il dovere di lavorare e, quando parlo di prevenzione strutturale, non mi riferisco soltanto al pericolo delle alluvioni o delle frane; mi riferisco anche al pericolo sismico. Il 94 per cento del territorio è in zona a rischio frane, a rischio idrogeologico, mentre oltre il 60 per cento del territorio è a rischio terremoto. Se non operiamo con una seria prevenzione, saremo costretti a continuare a piangere i nostri morti.

Concludo, onorevoli senatori, riducendo il più possibile la mia rassegna di notizie, che peraltro sono già state rese note nelle ultime ore dal Governo e per questo mi sono permesso il lusso di condividerle con voi.

Confido che presto le proposte di modifica in sede preventiva e in sede ricostruttiva dell'Esecutivo possano incontrare un fecondo momento di confronto con quest'Assemblea e con il Parlamento: lo dobbiamo fare al di fuori di ogni gabbia ideologica e di ogni pregiudizio. Dobbiamo farlo, come ha dimostrato di voler fare il Governo nazionale durante questa difficile e triste calamità, adottando ogni possibile misura, che ha strappato anche un apprezzamento di ammirazione da parte dello stesso Presidente della Regione Emilia-Romagna.

Di fronte a eventi come quello che si è verificato, che purtroppo non sarà l'ultimo e non è neanche il primo, come Parlamento e Governo abbiamo il dovere di confrontarci con assoluta schiettezza su tutto ciò che sarà possibile fare.

La nomina di un commissario invece di un altro non può e non deve dividere o inficiare il sereno dibattito politico, che temi come questi richiedono. È un appello che mi permetto di fare da membro del Governo, oltre che da titolare del Ministero per la Protezione civile, nella serena consapevolezza che tutti dobbiamo lavorare per consegnare ai nostri figli un territorio sano, razionalmente sicuro e dotato di tutte quelle infrastrutture che possano essere all'altezza di un Paese e di una Nazione civile come l'Italia.

Rimango ad ascoltare con grande interesse le osservazioni di ciascuno di voi. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sull'informativa del Governo.

È iscritto a parlare il senatore De Poli. Ne ha facoltà.

DE POLI *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Signor Presidente, colleghi, ringrazio il ministro per la protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci per l'informativa puntuale ed esaustiva sui drammatici fatti accaduti in Emilia-Romagna, colpita purtroppo nei giorni scorsi da un'eccezionale ondata di maltempo.

Accolgo con favore quanto detto dal Ministro oggi in Aula in merito alle attività in corso propedeutiche alla valutazione della situazione, proprio allo scopo di giungere - ci auguriamo il prima possibile - alla deliberazione dello stato di emergenza anche su questi territori.

In apertura di questo mio breve intervento, facendolo a nome di tutti, vorrei dire grazie di cuore a tutti i volontari, agli uomini e alle donne delle Forze armate, delle Forze dell'ordine, della Protezione civile, dei Vigili del fuoco, che sono intervenuti immediatamente *(Applausi)*. Sono il volto più bello dell'Italia. È l'Italia che, quando arriva un momento di difficoltà, tira fuori le energie migliori, che questo Paese forse crede di non avere e che invece ha.

Presidenza del vice presidente CASTELLONE (ore 15,20)

(*Segue* DE POLI). Queste energie le ho viste negli occhi di chi, nei giorni scorsi, come abbiamo visto tutti, ha dato il cuore e l'anima per stare concretamente vicino alle popolazioni colpite e a chi ha perso tutto: a chi ha perso la propria casa, a chi ha perso un familiare. Purtroppo ricordo ed esprimo il più sincero cordoglio, mio e di tutta l'Aula, per le quindici vittime di questa tragedia.

È una tragedia che colpisce tutti noi, che colpisce tutta l'Italia. Ringrazio, per questo, il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, che ha proclamato oggi una giornata di lutto nazionale. Ringrazio il Governo che, fin dalle prime ore di questa emergenza, ha dimostrato massima attenzione, sostegno ed impegno concreto per aiutare queste popolazioni a risollevarsi. Lo dimostrano le cifre stanziate con il decreto maltempo, approvato ieri: oltre due miliardi stanziati per gestire questa emergenza. È un intervento importante, concreto e veloce, che va sicuramente nella giusta direzione.

Non mi soffermerò, per motivi di tempo, sulle singole misure del provvedimento, che tutti conosciamo e che lei, signor Ministro, ha appena illustrato. In questa sede vorrei evidenziare un dato. Secondo «Il Sole 24 Ore», in dieci anni, a causa delle catastrofi naturali, tra le quali ricordo la recente bomba d'acqua che ha colpito le Marche lo scorso settembre, l'Italia ha pagato, in termini di danni oltre 58 miliardi di dollari. È la verifica fatta da «Il Sole 24 Ore».

Cito questo numero per evidenziare un concetto che a me sta molto a cuore. Noi italiani siamo bravi nel gestire le emergenze, come ricordava anche lei prima. Sono i fatti a dimostrarlo, e questo a prescindere dai Governi o dai colori politici che prevalgono. Ciò che oggi dobbiamo fare è passare dalla logica dell'emergenza a quella della prevenzione, investendo su un piano strategico per la sicurezza dei nostri territori. Lei lo annunciava prima e lo ha ricordato in maniera ben precisa.

Negli ultimi decenni, a causa dei cambiamenti climatici, gli eventi metereologici estremi sono più che quadruplicati, passando da 348 nel 2011 a 1.602 nel 2021. Il rischio di alluvione ormai interessa tutti i territori della nostra nazione. Ecco perché è importante, ed è questo un aspetto che è stato evidenziato da lei, signor Ministro, intervenire con interventi strutturali sul piano della prevenzione e della tutela del territorio.

Dal Consiglio dei ministri di ieri sono arrivati i primi interventi concreti. Superata la fase dell'emergenza per i territori dei Comuni colpiti dalle alluvioni, in Emilia Romagna, ma anche in alcune zone delle Marche e della Toscana, dove è stato richiesto il riconoscimento dello stato di emergenza, sarà essenziale pensare a investire risorse per la ricostruzione e la ripartenza. Ci sarà bisogno di una mappatura dei danni, in modo tale da individuare gli interventi maggiormente prioritari. Per garantire la ripartenza, sarà essenziale far ricorso anche al fondo di solidarietà europeo previsto nei casi di calamità naturali. Dobbiamo fare squadra. L'Italia, quando gioca queste partite, non può dividersi: è il momento di fare. Infatti, colleghi, abbiamo visto come il presidente Bonaccini e il presidente Meloni hanno lavorato insieme in queste ore, gomito a gomito, per portare a casa un unico obiettivo.

Allora vorrei che anche in questa aula si prendesse esempio da questo dialogo, perché il confronto ed il

dialogo sono sempre costruttivi e utili, al di là dei colori politici. Ci sono valori che ci appartengono, che appartengono a tutti noi o a tutti quelli che ci credono.

In questo caso, poi, vi è pure un'altra variabile, quella del tempo. Bisogna fare bene e presto. Questa è la volontà espressa dal Governo oggi, attraverso la voce del ministro Musumeci. Questa è la volontà della maggioranza e, ne sono sicuro, di tutta l'Aula. Questo è il momento di fare. *(Applausi).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Cristofaro. Ne ha facoltà.

DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Signor Presidente, il ministro Musumeci ha elencato le varie misure contenute nel decreto che arriverà. Naturalmente, quando questo sarà all'esame delle Camere, ne discuteremo nel merito. Certamente analizzeremo con attenzione quello che potrà andare incontro alla popolazione e, se sarà opportuno, lo sosterremo.

Ovviamente mi unisco anch'io, a nome del mio Gruppo parlamentare, al cordoglio e ai ringraziamenti verso tutti coloro che in questi giorni drammatici stanno lottando contro il fango. È stato ricordato anche adesso: Vigili del fuoco, Protezione civile, tutti i Corpi dello Stato e con loro anche tutti quei volontari, spesso ragazze e ragazzi (a dispetto di tutti i paternalismi che abbiamo sentito in questi giorni) *(Applausi)*, per i quali a mio avviso vale sempre la stessa definizione, cioè quella della «meglio gioventù» di questo Paese.

Credo però, signor Ministro, che il Parlamento non possa essere chiamato a discutere, come spesso accade da un po' di mesi a questa parte (accadde anche per Ischia alcuni mesi fa), solo dopo che il disastro si è prodotto, ma dovrebbe invece provare a ragionare sulle cause, sui nodi strutturali cercando le soluzioni che aiutino a prevenire i disastri, e naturalmente anche cercando di limitarli. Questo, però, mi pare di poter dire, manca da troppo tempo.

Fino al 1950, lo sappiamo tutti, in Italia si registrava una media di cinque eventi naturali, con danni a persone e cose, ogni anno; oggi questi eventi naturali sono diventati cento per ogni anno. Che cosa significa questo esattamente?

Rispetto ai cambiamenti climatici, che purtroppo alla Camera stamattina si era dimenticato di citare e che oggi invece al Senato ha voluto sottolineare, lei ha citato un impegno del suo Governo - francamente glielo devo dire e mi dispiace doverlo fare oggi - che purtroppo allo stato non si vede proprio. Lei ha riconosciuto giustamente che l'alluvione è l'altra faccia della siccità - ha ragione - e ha parlato della necessità della prevenzione, ma allo stato dell'iniziativa sua e del suo Governo non si vede traccia. Non mi risulta, Ministro, che sia all'ordine del giorno delle prossime sedute o che vi sia stata nei sei mesi passati, come il mio Gruppo, l'Alleanza Verdi e Sinistra, peraltro chiede da tempo, una legge sul clima, oppure una legge sul consumo di suolo. Mi risulta che ci sia stata una legge contro i *rave*, che ci sia stata l'abolizione della protezione speciale e che oggi sia all'esame delle Camere il Ponte sullo Stretto, ma non mi sembra affatto che ci sia stata la legge sul clima o quella sul consumo di suolo.

Lei ha affermato, in una recente intervista, che disastri di questo genere sono sempre inevitabili; in parte naturalmente è vero, ma quel che si poteva e si doveva evitare era esattamente che eventi del genere aumentassero di venti volte nel giro di pochi anni. Quel che si deve evitare è proprio che si moltiplichino esponenzialmente questi eventi, come inevitabilmente accadrà se non ci decideremo a considerare i cambiamenti climatici per quello che sono, cioè la prima emergenza e la principale minaccia per tutti noi e per tutto il pianeta.

Nel 1950 - lo dicevo prima - le aree territoriali di questo Paese edificate erano il 2,3 per cento e per arrivare a quei numeri c'erano voluti secoli. Oggi invece i territori edificati sono all'8,3 per cento. Evidentemente, signor Ministro, se i cambiamenti climatici sono all'origine del moltiplicarsi dei disastri naturali, come lei anche adesso riconosce, consentirà che il consumo dissennato e sempre più vorace del suolo moltiplichi gli effetti devastanti di quei fenomeni.

Credo sinceramente - mi dispiace polemizzare con lei - che additare come responsabile di questa situazione un fantomatico partito del «no», che puntualmente, ogni volta, viene tirato in ballo in maniera propagandistica e strumentale e in maniera - questa sì - profondamente ideologica, faccia torto all'intelligenza di tutti noi. Anche perché - glielo ricordo - questo partito del «no» al Governo non c'è, non c'è oggi e sa cos'è? Non c'era nemmeno prima e invece probabilmente erano altri... *(Il microfono si*

disattiva automaticamente).

Grazie, Presidente. Probabilmente sono altri quelli che dovrebbero, per l'appunto, parlare delle proprie responsabilità.

In ogni caso, come ho detto tante volte in questi mesi - purtroppo, non è la prima alluvione di cui ci occupiamo - credo che anche in questo caso sia l'incrocio di vari fattori a rendere la situazione drammatica: per l'appunto, l'intreccio perverso tra cambiamenti climatici, consumo di suolo e anche incapacità di sciogliere i nodi che impediscono di adoperare i fondi a disposizione.

In conclusione, so bene - ho sufficiente onestà intellettuale per riconoscerlo - che la responsabilità di questa situazione non può essere attribuita soltanto a un Governo in carica da pochi mesi; è evidentemente il prodotto di guasti storici di lunga data. Tuttavia, spetta all'attuale Governo adesso scegliere quale strada percorrere e - glielo devo - dopo averla ascoltata oggi, Ministro, i segnali non mi sembrano per nulla rassicuranti.

Progettate opere inutili come il Ponte sullo Stretto - ne discutiamo proprio oggi - quando dovreste concentrarvi piuttosto su ciò che servirebbe sul serio; innanzi tutto, un piano di adattamento ai cambiamenti climatici: quello che è mancato in questi mesi e che, purtroppo, continua a mancare anche in queste ore. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Spagnolli. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Signor Ministro, la ringrazio anche per l'accoratezza con cui ha esposto la sua relazione, che ritengo assolutamente sincera. Credo veramente che quanto ci ha detto oggi sia un segno della grande capacità del nostro Paese di reagire nei momenti di difficoltà; di questo le do atto, come do atto al Governo da aver messo in campo una serie di azioni che nell'immediato era quello che si poteva fare. Non ho alcun tipo di preclusione a dirlo, così come non ho alcuna preclusione a ribadire che le parlo al di fuori di qualsiasi gabbia ideologica; sono assolutamente convinto che certo ambientalismo sia stato decisamente di danno al Paese nel corso degli ultimi decenni. Sono altresì convinto, come lei ha ribadito in quest'Aula - non l'aveva fatto stamattina alla Camera - che la crisi climatica sia ormai un dato di fatto ordinario, e non possa più essere considerata foriera di fatti straordinari.

C'è qualche considerazione da fare. Siamo tutti d'accordo che occorre fare la prevenzione, ma quella che finora è stata fatta vedere da parte del nostro Governo - mi riferisco alla volontà di fare prevenzione - non è stata particolarmente convincente. Penso, per esempio, al decreto-legge siccità, che prevede un'invarianza di spesa per cui mi domando francamente come si possa pensare di prevenire fenomeni come quello che si è verificato in Emilia Romagna senza metterci qualche euro. *(Applausi)*. Risorse che peraltro devono essere stanziate dopo, per ricostruire; ma come lei ha detto giustamente, c'è una tendenza nel nostro Paese, ovvero a ricostruire preferibilmente piuttosto che a prevenire.

È una tendenza che non appartiene soltanto all'ente locale, come mi sembra di aver capito, ma è un fatto diffuso. Infatti, il problema vero di questo nostro Paese è che abbiamo eccellenti sacche di efficienza come anche drammatiche sacche di inefficienza; ma non è che le drammatiche sacche di inefficienza sono tutte in periferia mentre le sacche di efficienza tutte al centro. Abbiamo periferie che lavorano benissimo, ma abbiamo anche Ministeri che qualche volta fanno un po' acqua. Il problema è cercare di fare in modo di rimediare ai punti deboli che abbiamo, favorendo i punti forti per continuare a lavorare.

Lei ha richiamato, per esempio, l'attenzione di quest'Assemblea agli aiuti provenienti dall'estero, ma non ha fatto cenno al fatto che ci sono stati anche aiuti provenienti dall'interno. Ci sono le Regioni limitrofe all'Emilia-Romagna che hanno inviato ovviamente - com'è giusto che sia, intendiamoci - una serie di aiuti.

Dal mio territorio, l'Alto Adige, è partito immediatamente un convoglio con 40 vigili del fuoco professionali, 20 vigili del fuoco volontari - ricordo che ci sono territori, come il mio, che dispongono di un volontariato, organizzato sì, ma sempre volontariato - e 30 mezzi, con cui si è cercato di dare l'aiuto immediato.

Ebbene, è bello che ci sia questa solidarietà, ma questo è possibile solo se da parte dello Stato c'è la

consapevolezza che essere tanti e diversi è meglio che essere pochi e accentrati. È una cosa che vorrei farle presente perché quando mi si dice «dimostrate prima di aver speso fino all'ultimo centesimo», vorrei chiedere anche a qualche Ministero se ha speso bene fino all'ultimo centesimo quello che aveva. *(Applausi)*. Non per polemica, Ministro, non mi interessano le polemiche; siamo in un ambito in cui non possiamo permetterci di polemizzare.

L'ultima considerazione che vorrei fare è sul lavorare insieme. È necessario lavorare insieme e noi ci siamo, ma ci siamo anche come forze politiche diverse da quelle che governano. Non è che qui ci sono quelli dell'opposizione che vogliono andare contro chi governa e quelli che governano che salvano il Paese contro l'opposizione. Non funziona così. *(Applausi)*. Noi siamo qui per aiutare, per dare una mano e anche i governi dei territori che non corrispondono all'attuale Governo del Paese sono pronti a dare una mano in maniera serena e produttiva, senza doversi confrontare continuamente con il fatto "voi siete stati meno bravi, adesso arriviamo noi che siamo più bravi". Non ci sono i meno bravi e i più bravi per la bandiera che portano; lo sono per le caratteristiche che hanno; favoriamo i più bravi e cerchiamo di far migliorare i meno bravi. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lombardo. Ne ha facoltà.

LOMBARDO *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghe e colleghi, vorrei cominciare questo intervento ricordando che oggi è la giornata di lutto nazionale. Molti dei Comuni dei territori alluvionati hanno issato le loro bandiere a mezz'asta. Penso che tutti i palazzi delle istituzioni, anche questo, dovrebbero riconoscere quella di oggi come giornata di lutto nazionale. *(Applausi)*. Il primo pensiero è infatti quello di solidarietà e vicinanza ai familiari delle 15 vittime che hanno perso la vita, a tutte le persone che hanno perso la casa, alle oltre 5.000 imprese agricole che hanno perso tutto e a chi ha perso anche solo un ricordo, qualcuno che in questo momento soffre.

Davanti a calamità naturali come queste non ci sono risposte di parte, ma bisogna lavorare tutti insieme al di là delle appartenenze politiche e fare presto per dare una risposta concreta e tempestiva alle richieste dei cittadini dell'Emilia-Romagna. *(Applausi)*.

Spero di non urtare la sensibilità di tutte le forze politiche presenti in quest'Aula se dico che in quell'abbraccio vi è l'abbraccio tra due istituzioni, tra due forze politiche diverse, tra due storie politiche diverse. Sto parlando ovviamente dell'abbraccio tra il presidente Giorgia Meloni e il presidente dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini. In quell'abbraccio ci dovremmo ritrovare tutti *(Applausi)* come immagine di un'Italia che sa stare unita davanti alle emergenze e alle difficoltà.

Conosco bene l'Emilia-Romagna e credo sia importante non descriverla come una Regione in ginocchio perché la gente emiliana e romagnola in ginocchio ci sta solo per pregare o per liberare le strade, le case e le fabbriche dal fango. L'Emilia-Romagna si risolleverà come ha fatto anche dopo il terribile terremoto di oltre dieci anni fa.

Voglio dire subito, per sgomberare qualsiasi dubbio, che il nostro Gruppo Azione-Italia Viva-RenewEurope voterà a favore di tutti i provvedimenti di aiuto alla popolazione dell'Emilia-Romagna. *(Applausi)*. Lei Ministro ha parlato di una distinzione e di una scansione temporale tra la fase dell'emergenza e la fase della ricostruzione. Io questo lo capisco, ma oltre alla scansione temporale, è importante che noi teniamo insieme dal punto di vista logico e politico il momento dell'emergenza e il momento della ricostruzione perché ora è il momento di ripartire insieme.

Ho visto e vedo che è già partita la gara anche alla ricerca delle responsabilità e dei colpevoli. Voglio dire con chiarezza e nettezza che noi abbiamo piena fiducia per esempio nel governatore dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini, che ha già dimostrato nella ricostruzione post sismica di essere capace di governare sia situazioni di emergenza sia la fase della ricostruzione.

Ho ripreso alcuni dei numeri che sono stati sottolineati da una dichiarazione congiunta che l'Emilia-Romagna ha fatto con le associazioni di categoria produttive e le organizzazioni dei lavoratori, che fanno parte e sono firmatarie di un patto per il lavoro e il clima, che descrivono un metodo di governo del territorio. In questi numeri, che probabilmente saranno da aggiornare alla luce degli eventi degli ultimi giorni, si parla dell'esondazione di 23 fiumi, di 280 frane, dell'interruzione di 400 strade, dell'evacuazione di 36.000 persone. La priorità in questo momento è quella di concentrare gli sforzi per garantire l'incolumità delle persone a rischio e garantire le condizioni essenziali di sicurezza,

ripristinando la rete stradale, per evitare l'isolamento delle nostre comunità civiche, soprattutto quelle più periferiche. Dopo però il primo soccorso, dopo l'assistenza e la messa in sicurezza, ci vuole un patto per la ricostruzione, per mobilitare tutte le risorse nazionali ed europee, per ristorare e indennizzare i cittadini e le imprese che hanno subito un danno causato dall'alluvione. Penso a tutte le imprese agricole che sono state distrutte, in tutto o in parte. Penso al blocco dei mutui, penso alla sospensione dei termini per gli adempimenti tributari, penso all'attivazione degli ammortizzatori sociali, penso alla proroga dei termini per gli interventi edilizi, non solo per le villette unifamiliari, ma anche per i condomini e per l'edilizia pubblica residenziale.

Soprattutto, signor Ministro, raccolgo le sue parole, quando ha detto, nella sacralità laica di quest'Aula, che la prevenzione viene prima, ovvero che l'interesse della prevenzione deve venire prima dell'interesse della costruzione. Ecco, sono d'accordo con lei, però la conseguenza politica di queste parole, mi consenta, non è la citazione delle talpe o dei roditori che ho sentito fare. La conseguenza politica di ciò è una cosa per cui il mio Gruppo si sgola sin dal primo intervento e si chiama ripristino di Italia sicura *(Applausi)*. Si chiama fare azioni concrete per investire nella prevenzione, affinché dopo non si apra la fase della ricostruzione. Lo dico senza volontà di fare polemiche, ma perché nelle pieghe anche dei suoi interventi e della disponibilità delle forze politiche forse riusciremo a dimostrare di essere all'altezza di quello che in Emilia-Romagna i cittadini stanno facendo, insieme alle istituzioni, alla solidarietà e alla Protezione civile. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatore Lombardo, rispetto a quanto ha appena detto, voglio specificare che anche le bandiere del Senato oggi sono a mezz'asta, in segno di lutto nazionale.

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

OCCHIUTO *(FI-BP-PPE)*. Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro per l'informativa esauriente. L'alluvione che ha colpito l'Emilia-Romagna ha provocato vittime, ha distrutto case e creato danni enormi alle comunità locali. Ha lasciato in ginocchio le imprese e danneggiato in modo gravissimo le strade, i ponti e i campi che sono stati coinvolti. Tutti noi, con commozione, ci siamo stretti intorno alle famiglie che piangevano i loro cari e abbiamo espresso solidarietà. Signor Ministro, difficilmente riusciremo a toglierci dalla mente le impressionanti scene di devastazione a cui abbiamo assistito, così come la gratitudine e l'ammirazione per l'impegno straordinario dei soccorritori, dei Vigili del fuoco, della Protezione civile e delle Forze dell'ordine, che insieme alle centinaia di volontari hanno lavorato senza sosta per salvare vite umane e fornire assistenza a chi si trovava in situazione di pericolo.

Un tessuto economico di cui la Nazione va fiera è stato praticamente distrutto. Un pezzo di terra che è immagine della sapienza produttiva italiana nel mondo, che ha saputo coniugare liberalismo e cooperativismo, imprenditoria e solidarietà, oggi ha bisogno del nostro sostegno, del sostegno di tutti. La ricostruzione delle case, delle strade, delle infrastrutture, la tutela dei lavoratori, delle imprese, degli studenti richiedono, prima di tutto, risorse finanziarie considerevoli. Quindi, lo stanziamento immediato di ben due miliardi di euro, deciso ieri dal Consiglio dei ministri, ha rappresentato il modo in cui lo Stato ha dimostrato concretamente, con i fatti, la sua presenza. Adesso è venuto il momento di pensare a una strategia per il futuro. Come diceva anche lei, signor Ministro, non c'è dubbio che il cambiamento climatico, con la conseguenza del riscaldamento globale, abbia influenzato le piogge sull'Emilia-Romagna. Infatti un'atmosfera più calda contiene una maggiore quantità di vapore acqueo e quindi è in grado di produrre molta più pioggia. Inoltre, con l'effetto della siccità i terreni più secchi non riescono ad assorbire le precipitazioni in modo efficace, pertanto la pioggia tende a scorrere sui terreni. Inoltre, già sapevamo che il rischio di alluvioni è più alto in Emilia-Romagna. La notevole estensione delle aree allagabili è legata alla presenza di una complessa rete di corsi d'acqua che si sviluppano su ampie aree che sono a un livello più basso. I canali sono pensili. Laddove sono stati costruiti gli argini e cedono per tutta una serie di motivi - alcuni lei li ha specificati - tutta la zona che sta intorno, essendo il livello dell'acqua più alto, si allaga. Non possiamo illuderci che la natura abbia una capacità illimitata di riparare i guasti che l'uomo infligge.

Lei, signor Ministro, ha detto che il cambiamento climatico non è un fatto straordinario, quindi giustamente qui lo ha ribadito. Il clima della Terra è sempre stato soggetto a mutamenti naturali, ma oggi, per la prima volta nella storia del Pianeta, i cambiamenti climatici stanno aumentando a velocità

pazzesca, senza precedenti, a causa di azioni artificiali provocate dall'uomo. C'è sempre stato il cambiamento climatico, ma era naturale: occorrevano 20.000 anni per aumentare la temperatura media di 5 gradi; 55 milioni di anni fa è successo. Oggi, in meno di due secoli, abbiamo aumentato la temperatura di un grado centigrado. La spiegazione è semplice: dipende dalle innovazione tecnologiche prodotte negli ultimi due secoli circa, a cui non sono corrisposti comportamenti umani rispettosi della conservazione delle risorse a favore delle generazioni future (la sostenibilità, nella sostanza). Se si va avanti così, senza correre ai ripari, il cambiamento climatico porterà in breve tempo a conseguenze gravissime: siccità (ne abbiamo già viste nel Nord Italia), carestie, aumento delle disuguaglianze.

Il presidente Berlusconi, proprio qualche giorno fa, in un'intervista ha affermato che i cambiamenti climatici sono in corso e che dobbiamo impegnarci per salvaguardare il mondo intorno a noi, che sarà il nostro lascito alle generazioni future. È un dovere che nulla ha a che fare con questioni ideologiche - lo ha detto anche lei, signor Ministro - o di schieramento politico. È arrivato il momento - lo diceva anche lei - per il nostro Paese di dotarsi finalmente di un piano di adattamento ai cambiamenti climatici, che non è stato fatto negli anni passati, come strumento efficace e strutturale per operare le scelte necessarie, con tutta una serie di previsioni: l'uscita dalle fonti fossili con l'abbattimento delle emissioni, il contrasto ai fenomeni di dissesto, la rinaturalizzazione dei corsi fluviali, con la creazione di casse di espansione, la riduzione del consumo del suolo, la rigenerazione urbana nelle nostre città. Sono scelte obbligate. Un passo che Governo e maggioranza hanno già cominciato a compiere, ad esempio con il decreto-legge siccità, che prevede misure destinate ad aumentare l'efficienza e la capacità dei sistemi idrici di resistere ai cambiamenti climatici.

Ci auguriamo quindi di non essere i soli a tendere la mano verso le popolazioni coinvolte, perché questa è una delle occasioni in cui la politica deve marciare unita, il momento - come diceva lei - di stare necessariamente uniti e mostrare compattezza. Lo dobbiamo agli emiliani e all'Italia intera, perché in un momento come questo non ci devono essere divisioni, altrimenti deluderemo le aspettative delle comunità colpite. Lavoriamo tutti insieme, perché la priorità di oggi non è di destra o di sinistra: è l'Emilia-Romagna, sono gli emiliani e il futuro del nostro Paese. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Croatti. Ne ha facoltà.

CROATTI *(M5S)*. Signor Presidente, signori Ministri, onorevoli senatrici e senatori, mentre ancora si spala il fango purtroppo è notizia delle ultime ore che si è aggiunta un'ulteriore vittima: siamo arrivati a quindici persone. Ricordiamo e onoriamo le persone che hanno perso la vita in questa alluvione e i cari che li piangono. In tutta questa tragedia però vediamo che c'è un grande popolo, gli italiani, che proprio in questi momenti di difficoltà si stringono fra loro, si aiutano e stanno dando il massimo supporto, mettendo anche la propria vita a rischio per salvare altre persone. C'è un forte movimento di solidarietà per aiutare ogni persona e per aiutare il prossimo.

Ho visto la mia gente affrontare questa tragedia con una grande forza e una dignità incredibile *(Applausi)*, con solidarietà e grande spirito di sacrificio e mai - dico mai - con rabbia, perché non c'è tempo adesso per la rabbia e non c'è tempo neanche di sprecare un po' di energia per questo.

Impossibile descrivere la determinazione che abbiamo visto in questi giorni, il coraggio, la forza dei romagnoli che stanno affrontando tutto questo. Sono a lavoro, gomito a gomito, per ricostruire una normalità che adesso è sepolta nel fango, insieme alle loro case, alle loro aziende, ai loro raccolti, ai loro allevamenti.

Ho visto visi bagnati di sudore, ma mai di lacrime, perché il romagnolo è abituato a rimboccarsi le maniche e a non piangersi addosso. Tuttavia, Ministri, c'è anche un grande ma in questo momento: la nostra gente non si fa prendere in giro e si aspetta che il Governo faccia la sua parte. Collaboriamo e tiriamo dalla stessa parte, ma se qualcuno smette di tirare allora la rabbia traboccherà come i fiumi della Romagna. Ci sono case, strade, ponti da ricostruire. Ci sono migliaia di aziende e di lavoratori da sostenere e fino a quando questo non sarà la priorità, il MoVimento 5 Stelle supporterà i provvedimenti che verranno da questo Governo. L'importante è che siano seri e mirati, ma non permetterà che una volta spenti i riflettori il Governo si dimentichi di questi territori e di questa gente.

Una riflessione la voglio spendere, colleghi, su quelli che abbiamo visto in campo in questi giorni:

ogni strada, ogni quartiere, ogni angolo colpito dall'alluvione era pieno di giovani ragazze e ragazzi, giovani e giovanissimi, con gli stivali, con i badili, che lavoravano duramente per aiutare chi in quel momento aveva bisogno. *(Applausi)*. Un numero impressionante di giovani del nostro territorio, ma anche da tutta Italia, è corso a dare la propria energia anche chiassosa, dando un segnale bellissimo di altruismo, di solidarietà, di amicizia e di impegno dalla mattina fino a notte inoltrata. Quei giovani che - lo devo dire amaramente - qui dentro ho sentito spesso denigrare come viziati, vagabondi, fannulloni, indolenti, occupabili perché cercano un lavoro nei propri sogni, erano lì a spalare del fango causato forse da scelte politiche non compiute proprio da chi li attacca.

La politica dovrebbe avere l'ossessione per la lotta al dissesto idrogeologico, per la sicurezza dei cittadini e per la crisi climatica: tutto questo si lega proprio nelle scelte politiche e di bilancio. Ministro, il presidente Meloni in questi giorni ha parlato, riferendosi al provvedimento del Governo, di raschiare il barile. Ebbene, dal barile sono state sottratte e spese montagne di soldi per opere inutili. Abbiamo appena parlato del Ponte sullo Stretto, di aumentare le spese militari per l'armamento e questo, in un Paese che non è in grado di garantire la sicurezza dei propri cittadini, è ingiusto e sbagliato, è un insulto a chi soffre come in Emilia-Romagna in questo momento. *(Applausi)*. Quella del dissesto idrogeologico deve diventare un'ossessione per la politica a tutti i livelli, una priorità e non un tema da fondo del barile.

Un grande ringraziamento lo voglio fare a voi che state lavorando, anche a lei Ministro, che è venuto sul campo (ci siamo incontrati con i colleghi parlamentari), a tutti i sindaci, alla Regione, alla Protezione civile, alle Forze dell'ordine, ai Carabinieri, alla Croce Rossa, ai volontari e ai medici che lavorano ventiquattro ore su ventiquattro e che in queste ore stanno compiendo un grande sforzo per il territorio, ma anche a quei fantastici ragazzi e ragazze che in mezzo alla devastazione e alla distruzione sono sporchi di fango, ma lì ho visto che il nostro futuro è in buone mani. Facciamo sì che la politica sia alla loro altezza. *(Applausi)*.

Forse non ho capito bene, ma da quanto leggo si sta parlando di un decreto maltempo. Non è accettabile continuare a parlare di maltempo, non è accettabile negare l'evidenza. Qui forse non è chiara una cosa: siamo davanti a una crisi climatica che nessuno si può più permettere di negare. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto tecnico economico «Edmondo De Amicis» di Milano, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione sull'informativa del Governo (ore 15,55)

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Murelli. Ne ha facoltà.

MURELLI *(LSP-PSd'Az)*. Signora Presidente, prima di tutto vorrei ringraziare il Governo, i Ministri e i Sottosegretari, che in poco tempo hanno trovato oltre due miliardi (ben sopra le aspettative dei famosi 30 milioni annunciati), per dare una risposta concreta ai cittadini e alle attività colpite dall'alluvione dell'Emilia-Romagna. Una risposta per tutti i settori, dall'agricoltura all'allevamento, al commercio, al turismo, alle piccole e medie imprese, alla scuola, alla sanità, ai dipendenti, ma soprattutto anche ai lavoratori autonomi. Ringrazio naturalmente le Forze dell'ordine, le Forze armate, i Vigili del fuoco, la Protezione civile, il personale sanitario, le associazioni e i volontari tutti. Non posso elencarli, ma voglio rivolgere veramente un ringraziamento a tutti. *(Applausi)*.

Vorrei ringraziare i giovani che sono intervenuti in questa emergenza. Li abbiamo visti tutti, in quelle immagini che sono circolate; hanno dimostrato che le nuove generazioni non sono solo divertimento e svago, non sono dei bamboccioni (mai denominati così in quest'Aula, ma in generale su tutti i giornali), ma sono capaci di tirarsi su le maniche, come si suol dire, a differenza di altri giovani ambientalisti, che predicano bene e razzolano male e che, invece di spargersi di fango davanti al Senato, sarebbe stato meglio fossero andati ad aiutare.

Questa alluvione, come quella di Ischia e come tutte le altre avvenute negli ultimi anni (in Liguria, in Piemonte, nelle Marche, in Abruzzo, non sto ad elencarle tutte), dimostra purtroppo solo una cosa: negli ultimi cinquant'anni non è stato fatto nulla per la manutenzione degli argini e per la pulizia dei fiumi. Ne abbiamo avuto la dimostrazione in questa alluvione. Dobbiamo purtroppo dire che la città di

Ravenna si è salvata grazie alle opere ingegneristiche di decine e centinaia di anni fa: il merito lo si deve alla bonifica di fine ottocento, a un fiume realizzato a fine Settecento dal cardinale Andreoni, a un progetto di Napoleone. Negli ultimi cinquant'anni non è stato fatto nulla.

Abbandoniamo il modello dell'ambientalismo, abbandoniamo la tematica secondo cui è colpa del cambiamento climatico, a discapito delle vite umane. Il mio cordoglio e la mia vicinanza vanno alle famiglie delle 15 vittime. Preferiamo invece andare a preservare la natura, l'agricoltura, gli allevamenti e soprattutto le persone, costruendo adeguati argini sui fiumi, dragando i fiumi, pulendo gli alberi, pulendo i canali, ma anche i tombini nei paesi e nelle città, e pulendo i boschi. Soprattutto, oltre alla manutenzione, dobbiamo fare una saggia programmazione dei lavori relativi alle opere infrastrutturali, in modo che preservino la sicurezza dei cittadini e delle attività, come per esempio gli invasi, le dighe e le vasche di contenimento.

Da emiliano-romagnola sono veramente orgogliosa della mia terra, della laboriosità, del pragmatismo e della voglia di ripartenza immediata che caratterizzano gli imprenditori e i cittadini emiliano-romagnoli. Il Governo deve dare risposte concrete e a breve termine, come sta facendo, ma soprattutto deve snellire le tempistiche, in modo che i fondi stanziati arrivino al più presto a destinazione e permettano ai cittadini e alle attività colpite di ripartire. Sono certa che questa terra tornerà più forte di prima. La stagione turistico-balneare è alle porte e queste attività non possono essere lasciate sole. Anzi, il messaggio che deve uscire e che deve passare nel mondo è che la Romagna c'è, è pronta per l'attività turistica e tornerà più bella di prima, cantando «Romagna mia». *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Manca. Ne ha facoltà.

MANCA *(PD-IDP)*. Signor Presidente, Ministro, onorevoli senatori e senatrici, il primo pensiero lo vogliamo rivolgere alle 15 vittime. Purtroppo anche in questa occasione le istituzioni non sono state in grado di proteggerle; non è la prima volta e probabilmente - dicendoci la verità tra di noi - non sarà l'ultima. Le questioni emergenziali sono grandi tumulti, grandi fratture nel rapporto con il nostro Paese. Hanno colpito una delle Regioni più avanzate d'Italia e d'Europa.

Io credo che prima di tutto, per onorare queste persone, alle cui famiglie il Gruppo Partito Democratico vuole inviare un messaggio di solidarietà, di vicinanza e di cordoglio, dobbiamo alzare l'asticella e decidere tutti insieme qual è la sfida che abbiamo di fronte.

Per noi è naturale ricercare la leale collaborazione tra i diversi livelli di governo e desidero dirlo al Ministro, che ringrazio. Sappiamo perfettamente che di fronte ad una calamità siamo più forti e credibili se lavoriamo insieme, nell'interesse generale del nostro Paese, del nostro territorio, di questa terra. Allora lo ha fatto molto bene il presidente Bonaccini, lo sanno bene i sindaci di ogni colore politico, lo sa bene il Governo, perché io considero la postura istituzionale che l'Esecutivo ha mantenuto di fronte a questa emergenza all'altezza delle istituzioni. Mi riferisco cioè a una collaborazione che - a mio avviso - è preliminare al raggiungimento dei risultati che tutti insieme dobbiamo ottenere, perché solo salvaguardando la nostra credibilità avremo al nostro fianco le persone, le famiglie, le imprese che in questa terra sono state così pesantemente colpite. È dunque preliminare salvaguardare questa collaborazione e mantenere lontani dal teatrino della politica tentativi di ricercare colpevoli, di introdurre fiere della banalità piuttosto che soluzioni concrete da rappresentare. *(Applausi)*.

Quello che è successo è un fenomeno emergenziale, ma noi dobbiamo cominciare a considerare i cambiamenti climatici come un elemento strutturale. Dobbiamo essere consapevoli che per fare questo dobbiamo togliere di mezzo discussioni enormi, che spesso hanno messo in contrapposizione sviluppo economico e sostenibilità ambientale. No, caro Ministro, lo sviluppo economico che noi possiamo riproporre in questa terra deve essere ambientalmente sostenibile. *(Applausi)*.

Non possiamo negare l'evidenza o introdurre concetti senza conoscere questa terra. L'Emilia-Romagna, grazie alla laboriosità dei propri cittadini e delle sue tantissime imprese, ha saputo trasformare una delle aree più povere del Paese in una delle aree più avanzate d'Italia e d'Europa. *(Applausi)*. L'Emilia-Romagna ha la propria identità nel concetto del saper fare, del fare insieme, del fare bene e del progettare il futuro. Sa essere comunità. Quella che chiediamo è una risposta all'altezza del compito che viene chiesto oggi al Governo, perché questa terra ha bisogno di risposte nuove; ha

bisogno di definire un nuovo modello di sviluppo economico che sia ambientalmente sostenibile; ha cioè bisogno di uscire da un dibattito insostenibile e insopportabile che mette in contrapposizione la sostenibilità ambientale allo sviluppo economico.

Signor Ministro, dico pertanto con grande chiarezza che abbiamo bisogno di procedere urgentemente alla nomina di un commissario, perché non possiamo gestire l'emergenza senza conoscere la ricostruzione. L'emergenza è direttamente connessa alla ricostruzione; dobbiamo riprogettare i nostri sistemi di raccolta delle acque; probabilmente il bacino idrografico della nostra Regione ha bisogno di essere ripensato, perché dobbiamo garantire la messa in sicurezza alle tante famiglie e alle tante imprese. In passato, alla fine dell'Ottocento, le aree più colpite erano paludi e sono tornate ad esserlo; le aree più avanzate del sistema agricolo italiano che insistono su questa terra sanno bene che se noi non interverremo di fronte a nuovi processi di sviluppo economico nei quali la sostenibilità ambientale torni ad essere centrale, non avranno un futuro.

Allora, signor Ministro, dobbiamo procedere con rapidità e responsabilità. Dobbiamo essere consapevoli che dobbiamo avvalerci delle migliori risorse umane che sono presenti nelle università italiane e nel mondo, perché la messa in sicurezza di questo territorio è possibile. Inoltre, offrire a questo territorio un'idea di un nuovo sviluppo economico è indispensabile, è l'identità di questa terra che porta a trasformare una fragilità in opportunità, se ci lavoriamo insieme, se la rappresentiamo per quello che è, se tra di noi evitiamo di introdurre banalizzazioni scollegate con il contesto sociale ed economico di quella terra.

Ho provato tanta emozione in questi giorni nel vedere la reazione dell'Italia intera e vogliamo ringraziare l'intero Paese, che si è messo in movimento e ha incrociato le migliori radici di questa terra, che sono quella della solidarietà, del fare insieme e dell'impegnarsi concretamente a risolvere i problemi.

Ora abbiamo bisogno di procedere con urgenza e lo dobbiamo fare bene. Abbiamo bisogno di restituire una funzione alla prima collina, alla montagna, a quelle moltitudini di frane che purtroppo isolano le persone. Non lo possiamo fare nell'improvvisazione: lo dobbiamo fare con una nuova visione dello sviluppo economico e della cooperazione tra Stato, Regioni ed enti territoriali. Solo se alzeremo questa asticella, riusciremo insieme a garantire un futuro a questa terra. *(Applausi)*. Questo per me è l'asse portante del ragionamento che il Partito Democratico vuole offrire al Governo.

Avremo tempo e modo di valutare il decreto che avete approvato. Cercheremo di migliorarlo perché, quando in gioco c'è l'interesse generale del Paese, il Partito Democratico vuole offrire al Governo risposte e soluzioni concrete, nel pieno rispetto delle comunità che dobbiamo conoscere: sono le comunità che hanno offerto al nostro Paese un'idea nuova dello sviluppo economico dell'Italia. Facciamo attenzione a non trasformare tutto in un teatrino della politica, in una banale contrapposizione tra i diversi livelli di Governo.

Procediamo con responsabilità e urgenza: lo meritano quelle persone ed è il modo migliore per onorare coloro che purtroppo non ce l'hanno fatta e che non siamo stati in grado di proteggere. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barcaiuolo. Ne ha facoltà.

BARCAIUOLO *(FdI)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, l'Emilia-Romagna non è solo la terra che, con 4,5 milioni di abitanti, produce quasi il 10 per cento del PIL nazionale. Non è solo la terra di musicisti e cantanti, né è solo la terra delle eccellenze motoristiche ed enogastronomiche. Non è neppure solo la terra dei grandi distretti industriali, della ceramica, dell'imballaggio, del biomedicale, delle grandi distese di ortofrutta in larga parte irrimediabilmente danneggiate dagli eventi catastrofici di cui stiamo parlando. Non è solo la Regione che, sia pur con una costa paesaggisticamente meno attrattiva di altre, grazie alla genialità e allo spirito imprenditoriale coniugato all'ospitalità romagnola, è riuscita a costruire un centro di turismo di eccellenza a livello internazionale.

L'Emilia-Romagna è la terra che solo undici anni fa, nel maggio del 2012, è stata ferita da due grandi scosse sismiche, che forse sono state sottovalutate dai *media* nazionali rispetto alle reali conseguenze che hanno avuto.

Come diceva giustamente poc'anzi il collega del Gruppo Azione-Italia Viva, gli emiliano-romagnoli

non si sono messi in ginocchio allora, non si mettono in ginocchio oggi e non lo faranno domani, perché hanno la voglia, la capacità e la caparbietà di chiedere fondamentalmente una cosa: la libertà di rimboccarsi le maniche per poter ricostruire ciò che avevano. *(Applausi)*.

Probabilmente, però, questo oggi non basta e c'è bisogno di un aiuto diverso, sostanzioso e sostanziale da parte del Governo.

Credo che, già a partire dalla sua visita a Faenza, signor Ministro, seguita da quella del Presidente del Consiglio, che ha lasciato il Giappone e il G7 per poter toccare con mano, gli emiliano-romagnoli abbiano capito la vicinanza, non tanto del Governo, ma dello Stato, che è una cosa diversa. *(Applausi)* . Penso che questo sia stato fondamentale e la declinazione del contenuto del decreto di ieri ne è la testimonianza. Nessuno, vertici regionali compresi, si aspettava uno stanziamento di due miliardi di euro. Ripeto nessuno. *(Applausi)*.

Sono convinto che, se l'obiettivo è non lasciare indietro nessuno e fare in modo che tutti coloro i quali abbiano perso qualcosa possano ritrovarlo, il Governo con il decreto di ieri sta andando nella giusta direzione.

Noi siamo fiduciosi e ovviamente continueremo nei prossimi mesi e nelle prossime settimane ad attenzionare la situazione e che, qualora ci sarà bisogno di ulteriori provvedimenti, il Governo riesca a metterli in campo.

Dopodiché, io non posso non fare un altro tipo di riflessione oggi in quest'Aula, perché me lo chiede il territorio che rappresento. La riflessione è se si poteva fare qualcosa di diverso non per evitare il disastro - come ha detto giustamente lei, signor Ministro - ma probabilmente per far sì che alcune conseguenze fossero minori.

In Italia, negli ultimi ventitré anni sono stati stanziati più di dieci miliardi di euro per il dissesto idrogeologico, declinati su più di 11.000 progetti. Ebbene, solo il 43 per cento di questi è stato portato a termine. Per i prossimi dieci anni sono già stanziati 21 miliardi di euro a favore di politiche contro il dissesto idrogeologico.

Come ha detto giustamente lei, signor Ministro, e come hanno detto altri colleghi prima di me, noi dobbiamo cercare di far sì che la prevenzione sia più giusta e più logica, perché così evitiamo di piangere vittime. Ovviamente, il cordoglio del Gruppo Fratelli d'Italia va alle quindici vittime dell'alluvione emiliano-romagnola. Soprattutto, prevenire, paradossalmente, costa di meno.

Allora ci dobbiamo interrogare sul perché, nonostante si possano risparmiare vite, si possano risparmiare disagi, alcuni interventi non siano stati fatti. Pensare che alzare gli argini di un fiume senza pulirne gli alvei non comporti spesso dei disastri è sbagliato. Alzare un alveo di 50 centimetri, quando sotto i detriti magari superano i 70 centimetri, produce un delta negativo di 20 centimetri di portata; quindi, la capienza del fiume, nonostante gli argini più alti, ovviamente diminuisce, con i risultati che purtroppo abbiamo visto. Quando si procede con un disboscamento non ragionato, magari per fare qualche pista ciclabile *glamour* e *chic*, poi i problemi purtroppo vengono al pettine.

Concludo facendo una riflessione. Non è ancora il giorno e non è ancora il momento per chiederci se ci sono cause e responsabilità che possano mitigare quello che è accaduto. La nostra gente ci chiede, però, in un prossimo futuro, di indagare anche su questo: non da un punto di vista giudiziario, perché la procura di Ravenna ha sì aperto un'inchiesta, ma è affare loro. Da un punto di vista politico-amministrativo, invece, sarà nostro dovere indagare su questo evento.

Come hanno fatto altri, ad esempio il senatore Croatti e il senatore De Cristofaro, e quindi persone lontanissime da me in quest'Aula come pensiero e come visione del mondo e di vita, concludo ringraziando tutti quei volontari che si stanno tuttora sporcando le mani nel fango per aiutare sconosciuti.

Non voglio fare polemica, ma questa è la rappresentazione dell'Italia più bella, che si contrappone in maniera plastica a qualche ecobandito che, anche ieri, ha voluto schiaffeggiare in faccia i volontari, ricoprendosi di fango proprio qui, davanti alle porte di Palazzo Madama, dopo aver già infangato i nostri monumenti nazionali. *(Applausi)*. Quella non è la meglio gioventù. Al netto del fatto che non capiscono che quel tipo di politica ha probabilmente prodotto, in parte, anche i danni su cui oggi piangiamo, era sicuramente il momento sbagliato per una sceneggiata di quel tipo.

Oggi mi sento di aver parlato veramente più da emiliano-romagnolo che da membro del Gruppo Fratelli d'Italia, che comunque ringrazio per avermi scelto per questo intervento in questa informativa. Oggi è il giorno di vestire tutti quanti la casacca della nazionale. Dopodiché, però, bisognerà anche capire perché alcune cose sono avvenute e, se possibile, far sì che non avvengano più in futuro. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sull'informativa del Governo.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 16,14)

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35.

Questa mattina si è conclusa la votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3-*bis*.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 4, che si intendono illustrati, su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti all'articolo 4.

Esprimo parere contrario anche sugli ordini del giorno, ad eccezione che sull'ordine del giorno G4.4, su cui esprimo parere favorevole con la seguente riformulazione dell'impegno: «al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia e, in particolare, della Sicilia, a valutare l'opportunità di promuovere la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese».

FERRANTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.2, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altre senatrici, identico all'emendamento 4.3, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.4, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.5, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.6, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.7, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altre senatrici, identico all'emendamento 4.8, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.9, presentato dalle senatrici Di Girolamo e Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.10, presentato dal senatore Trevisi.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.11, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.12, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, identico all'emendamento 4.13, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.14, presentato dal senatore Trevisi.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.15, presentato dalla senatrice Di Girolamo.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.16, presentato dal senatore Irto.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.17, presentato dal senatore Irto.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.18, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.19, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altre senatrici.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.20, presentato dal senatore Trevisi.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.21, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.22, presentato dal senatore Trevisi.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.23, presentato dalla

senatrice Floridia Barbara e da altre senatrici.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.24, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 4.25, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, fino alle parole «alla previsione di».
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 4.26 e 4.27.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.28, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.29, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.30, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.31, presentato dal senatore Trevisi.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.32, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.33, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.34, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.35, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.36, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.
(Segue la votazione).
Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.
Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.37, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.
(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.38, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.39, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.40, presentato dal senatore Trevisi, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G4.1, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G4.2, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G4.3, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Senatrice Aurora Floridia, accetta la riformulazione dell'ordine del giorno G.4.4?

FLORIDIA Aurora *(Misto-AVS)*. Sì, signor Presidente, l'accetto.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G4.4 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Gli ordini del giorno G4.5 e G4.6 sono improponibili.

Passiamo all'esame dell'emendamento 4.0.1, volto ad inserire un articolo dopo l'articolo 4, che si intende illustrato e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

GERMANA', *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario.

FERRANTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.0.1, presentato dal senatore Irto.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo studenti e docenti del Dipartimento di scienze politiche dell'Università di Macerata. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 16,27)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

BIANCOFIORE *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Prego i colleghi che intendono lasciare l'Aula di farlo in silenzio per dare modo alla senatrice di poter intervenire.

BIANCOFIORE *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Signor Presidente, colleghe e colleghi,

Ministro, oggi in quest'Aula viviamo una giornata storica per il nostro Paese, quella di vedere finalmente tradotta in atti legislativi la realizzazione del Ponte sullo Stretto, un'opera strategica che riguarda non solo i cittadini della Sicilia o della Calabria, ma l'Italia intera, la nostra credibilità e la nostra economia nazionale, dopo decenni di chiacchiere e tentativi di sabotaggio portati avanti dal solito partito del no - è inutile che vi offendete, colleghi, è così - capace di usare ogni scusa pur di fare polemica e bloccare l'opera. Anacronistico, insostenibile, costoso, a rischio terremoti, un favore alla mafia: solo per citare alcune *boutade*.

La storia delle scuse per bloccare il Ponte sullo Stretto di Messina è vecchia almeno quanto l'idea del progetto stesso; un progetto che - per così dire - affonda i suoi piloni nel lontano 1971, quando veniva affidata la prima concessione per la realizzazione dell'opera; da lì in poi più nulla.

Ricordo a me stessa e a quest'Aula che, se oggi siamo arrivati al voto in Senato per convertire in legge il decreto-legge già passato alla Camera per il riavvio della realizzazione del Ponte sullo Stretto, è doveroso dire che tutto questo è possibile grazie al lavoro svolto, in meno di tre anni, dal 2003 al 2006, attraverso la legge obiettivo. Tutto questo ha permesso, grazie all'esperienza del ministro Lunardi, di perfezionare il progetto preliminare del Ponte, per metterlo alla base di una gara internazionale che, alla fine del 2005, ha visto come assegnatario il consorzio Eurolink - un gruppo di imprese italiane, spagnole e giapponesi - dando il via libera alla progettazione preliminare e poi al progetto definitivo, approvato nel luglio 2011.

Nel 2012, però, dopo la caduta del quarto Governo Berlusconi, arrivano i Governi tecnici senza consenso popolare, tendenzialmente nell'alveo della sinistra e quindi sostenitori del no a tutto. La posa della prima pietra del Ponte si blocca inesorabilmente. Intere generazioni rimarranno inevitabilmente deluse, solo - è bene sottolinearlo - per uno smacco politico al centrodestra, fino ad oggi. Ci tengo a sottolineare che il Ponte sullo Stretto è il sogno non di Silvio Berlusconi, di Matteo Salvini, o di Giorgia Meloni, ma di milioni di italiani, siciliani e calabresi *in primis (Applausi)*, che non vogliono più essere considerati fanalini di coda; che perdono ancora una volta il treno dello sviluppo economico del Paese; che vogliono uscire dal cono d'ombra, dalla depressione, dalla povertà; che vogliono soprattutto rinascere, credere e sperare.

Onorevoli colleghi dell'opposizione - non tutta l'opposizione, come tiene a specificare spesso la collega Paita - c'è una ragione se solamente oggi, dopo dodici anni, riprendiamo in mano il *dossier*. Non dovete offendervi davanti alla verità storiche, perché un Governo di centrodestra, cioè un Governo dello sviluppo e del fare, nel nostro Paese mancava purtroppo da dodici anni. Colleghi delle sinistre massimaliste, abbiate almeno non dico la bontà, ma il buonsenso di riconoscere che ogniqualvolta c'è stato un Governo di centrosinistra o con la sinistra presente, per via di articolazioni interne spesso divergenti fra loro, che non sono neanche colpa vostra, siamo tornati indietro proprio sulle grandi infrastrutture. Ogniqualvolta, invece, al Governo c'è il centrodestra - *ergo* una coalizione compatta in principi, obiettivi e valori - il progetto Ponte sullo Stretto riparte e con esso le nostre politiche per l'Italia *(Applausi)*. Anche ieri l'OCSE ha certificato che cresciamo più della media del G7: un grande successo italiano.

Signor Presidente, il Ponte sullo Stretto non è solo un'occasione, ma è l'occasione e - lo ripeto - tutti dovremmo farla nostra. È l'occasione per attrarre più investimenti diretti al Sud, più occupazione e più turismo. È l'occasione per fare di quest'opera, di preminente interesse nazionale, quella cerniera di collegamento per potenziare la rete infrastrutturale non solo dell'Italia, ma dell'intera Unione europea, nell'ottica di potenziare il trasporto merci e passeggeri del mercato interno. La realizzazione del Ponte diventa infatti un *asset* strategico anche per l'Unione europea, una cerniera che completa la dorsale tra Nord e Sud del continente, un anello di congiunzione di quella rete infrastrutturale scandinavo-mediterranea, che è stata già citata, il cosiddetto Corridoio VIII che va da Helsinki a La Valletta, passando per il mio Brennero e appunto per Palermo, con evidenti ricadute positive sul raggiungimento degli obiettivi in materia di rete transeuropea dei trasporti e in termini di coesione.

Quest'opera, signor Presidente, è l'occasione che riguarda tutta la nostra cara Italia e rende finalmente concreta l'idea di come il Paese possa essere unito e coeso, non soltanto nei momenti di tragedia, e dunque di sorprendente e stupenda solidarietà. A tal proposito, non posso non ricordare oggi, che è

giornata di lutto nazionale, innanzitutto le vittime dell'immane tragedia dell'Emilia-Romagna, che ha colpito tutti i cittadini, a cui rinnovo tutta la mia solidarietà e la mia vicinanza. *(Applausi)*. Un grazie speciale va anche all'"orda eroica" dei volontari - la chiamo così - che sta commuovendo e inorgogliendo il Paese; un Paese quindi che - come si diceva - anche attraverso le grandi opere deve riscoprire la sua unità, soprattutto quando si parla di opportunità da offrire al Mezzogiorno, che non vanno perse e bloccate in nome di faziose ideologie o di retorici e vuoti *slogan* elettorali.

Onorevoli colleghi, signor Presidente, il Ponte sullo Stretto, prima che un'opera strategica è un'opportunità per mettere la Sicilia e il Sud del Paese sullo stesso binario dell'alta velocità che corre nel resto d'Italia. Il Ponte fungerà da grande attrattore di nuovi investimenti: dalla TAV alle autostrade, proprio quelle infrastrutture che fino ad oggi non si sono fatte ora saranno una naturale convenienza e conseguenza. Ogni anno, circa 10.000 pendolari si muovono tra Messina e Reggio Calabria e ogni anno le persone che attraversano lo Stretto sono 11 milioni, con due milioni e 300.000 automobili e 800.000 veicoli pesanti. Rendiamoci conto, quindi, che il Ponte è davvero strategico e utile per tutto il Paese, non soltanto per coloro che ci lavoreranno; non soltanto per coloro che, attraversandolo, potranno portare più rapidamente le loro merci nel resto d'Europa. Credo dunque - lo dico senza vena polemica - che sia però opportuno ristabilire e concentrarci sulla verità dei fatti. È grave che ancora oggi ci sia chi, per spaventare un po' gli italiani, per pura speculazione politica, si attacca ai costi ingenti di questa grande opera e soprattutto al rischio di infiltrazioni mafiose. Niente di più sbagliato. Questa è un'opera che tutti sanno che si ripagherà da sola. Un esempio che di sicuro non è stato citato da nessuno è il Ponte Europa, che unisce il passo del Brennero alla città di Innsbruck, e che, a distanza di oltre quarant'anni dalla costruzione, continua ad essere una gallina dalle uova d'oro per l'Austria, che incassa ormai circa 10 euro a passaggio, pedaggi autostradali a parte (ovviamente residenti esenti). Non si dà tributo alla verità se si continua a condire, per non dire inquinare, il dibattito con i no preconcetti, con slogan recuperati da vecchi copioni elettorali; oppure con il solito e sbagliato mantra dell'infiltrazione mafiosa, come se tra Calabria e Sicilia le persone oneste fossero da considerarsi mosche bianche: è molto offensivo per i nostri concittadini.

Signor Presidente, non vogliamo di certo nascondere la testa sotto la sabbia. La mafia e la 'ndrangheta esistono, ma lo Stato è più forte. La mafia si può sconfiggere, come ha detto ieri il presidente Mattarella - se ancora si può citare in quest'Aula - e lo Stato deve dimostrare di non arretrare, di non rinunciare, anche attraverso opere strategiche come questa. È la politica che deve vigilare e deve operare tutta insieme affinché il cancro della malavita non generi metastasi per l'economia del nostro Paese. A tal proposito, il mio pensiero non può che andare anche all'anniversario della strage di Capaci di ieri, della morte del giudice Falcone, che si è immolato proprio per strappare l'Italia alla dittatura mafiosa. *(Applausi)*.

Colleghi dell'opposizione, amici, signor Presidente, cosa dovremmo fare, secondo voi? Arrenderci? Fermare il Paese? Rinunciare a costruire nuove scuole, nuovi asili, nuovi palazzetti dello sport, nuovi ospedali, per paura delle infiltrazioni mafiose? Siamo tutti rappresentanti del popolo e dello Stato, dunque vi chiedo: se rinunciassimo, che esempio daremmo alle nuove generazioni, ai giovani, a coloro che ogni mattina si alzano, lavorano onestamente e che giustamente chiedono a noi rappresentanti e alla politica servizi degni di un Paese moderno e civile? Noi siamo lo Stato e per primi lo dobbiamo rappresentare e difendere.

La verità, cari colleghi, signor Presidente, è che l'Italia, il Sud in particolare, chiede di vivere non di assistenzialismo, ma di opportunità di lavoro, di sviluppo, di modernizzazione; opportunità che lo Stato deve incentivare, tutelare e garantire. Pensiamo a quelle migliaia di aziende siciliane - si stima siano più di 400.000 - che, grazie al Ponte, finalmente potranno competere alla pari con le altre del continente e poi su scala internazionale. Quelle aziende potranno avere finalmente una vetrina capace di proiettarle nel resto del mondo.

Faccio allora un appello a tutti, a tutti quei pessimisti, alle cassandre sparse nell'orizzonte di un certo progressismo verbale: anziché lanciare strali e profezie apocalittiche, anziché additare noi di centrodestra di trionfalismo perché vogliamo il bene del Paese e per cui siamo stati scelti dagli italiani, rinunciate voi agli steccati ideologici; abbandonate voi le sterili polemiche capaci di generare solo

confusione nell'opinione pubblica, e concentratevi sul futuro del nostro Paese; un futuro che rilancerà non soltanto una parte del Paese, ma complessivamente tutta l'Italia. I benefici ricadranno anche su quella parte che vota per voi.
Il Governo guidato oggi da Giorgia Meloni ha il merito, tra i vari, di aver riproposto dunque con forza e determinazione, grazie all'abnegazione del ministro Salvini, nell'agenda politica italiana il progetto di Ponte sullo Stretto. Questa volta si farà e velocemente, come il Ponte Morandi, e dovrebbe essere la stessa via preferenziale essendo opera strategica per il Paese.
Signor Presidente, dopo sessant'anni di parole, oggi il Senato della Repubblica è chiamato a dare finalmente luce verde al decreto-legge sul Ponte. Voteremo quindi convintamente sì alla conversione in legge del provvedimento, continuando a garantire a questo Governo guidato da Giorgia Meloni tutto il sostegno, l'appoggio politico e istituzionale che, proprio come questa grande opera, merita di avere. *(Applausi)*.
DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
DE CRISTOFARO *(Misto-AVS)*. Signor Presidente, inizio così: mi sembra che la giornata di oggi sia davvero una perfetta metafora di uno scollamento - come lo vogliamo definire - un po' surreale. La discussione che abbiamo cominciato questa mattina è - per carità - importante, ma con delle note dal mio punto di vista davvero un po' fantasiose. La discussione, che è cominciata molte ore fa e che adesso sta continuando, è poi stata interrotta dall'informativa del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, pochi minuti fa. Un brusco ritorno alla realtà: da una parte, la fantasia sul sogno faraonico del Ponte sullo Stretto, che in cinquant'anni torna ogni tanto puntualmente, peraltro sempre con lo stesso progetto diventato nel frattempo del tutto obsoleto (evidentemente è passato molto tempo e sono passati molti decenni); e poi, dall'altra, drammaticamente il Paese reale, l'Italia del 2023; l'Italia assediata dal fango, dalle alluvioni; l'Italia delle frane, delle drammatiche situazioni che stiamo vivendo, del dissesto idrogeologico, della totale assenza - l'abbiamo detto anche pochi minuti fa - della politica o almeno di larga parte di essa e della incapacità di mettere in campo dei provvedimenti che - questi sì - sarebbero oggi di grandissima attualità e che servirebbero molto al nostro Paese (la legge sul suolo, la legge sul clima, i temi insomma che dovrebbero essere all'ordine del giorno).
C'è proprio uno scollamento gigantesco tra il mondo che c'è, l'Italia con la quale abbiamo a che fare oggi, e questa fantasia che si ripropone sempre uguale. Di solito non amo rifugiarmi nel benaltrismo - ne ho sempre contestato le caratteristiche - ma in questo caso davvero non riesco a fare a meno di chiedermi come si possa considerare oggi, nell'Italia del 2023, quella del dissesto idrogeologico, della gente che muore di fango, il Ponte sullo Stretto e la retorica su questa opera il tema attraverso il quale risolvere larga parte dei problemi del Paese, e addirittura risolvere i nodi irrisolti del modello di sviluppo del Mezzogiorno. Questa davvero mi sembra una discussione incredibile.
Peraltro, Ministro, le devo dire che pareva incredibile anche a lei fino a qualche anno fa e poi ha cambiato idea, come è legittimo; io penso che sia naturalmente sacrosanto che in politica si cambi idea e capisco anche che quando si cambia idea si tende, oltre che a cercare di convincere gli altri, anche a cercare di autoconvincersi. Lei diceva, nel settembre del 2015, di avere giganteschi dubbi sull'utilità e sui costi dell'opera e all'epoca suggeriva di organizzare dei *referendum* in Sicilia e in Calabria; l'anno dopo, nel 2016, diceva che ci sono molti ingegneri che dicono che questo progetto non sta in piedi e non si dovrebbe spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare quando poi sia in Sicilia che in Calabria i treni non ci sono o viaggiano su binario unico. Diceva delle cose sensate in quel momento, che peraltro sono quelle che anche stamattina alcuni colleghi nei loro interventi hanno cercato di evidenziare e sulle quali hanno cercato di far luce ponendo, per esempio, una domanda che effettivamente ci sottrae alla fantasia e ci riporta a parlare della realtà: perché, cioè, concentrarsi sul Ponte se - come sappiamo bene - i treni sono vecchi e lenti, le linee ferroviarie sono a binario unico e a binario non elettrificato; in Sicilia ci sono 173 località servite con 1.369 chilometri di linea ferrata, ma solo 791 di queste sono elettrificate; il doppio binario copre 223 chilometri soltanto e il binario unico 568; per andare da Trapani a Catania, che sono distanti 233 chilometri in linea d'aria, ci vogliono otto ore di treno? Ebbene, a fronte di questa realtà oggettiva, ci viene raccontato il sogno delle magnifiche

sorti e progressive del Ponte, peraltro in maniera un po' strumentale citando anche una serie di progetti che però - ricordiamolo - non sono farina del sacco di questo Governo, ma sono progetti che esistono da molti anni. Mi verrebbe da dire: vediamo questi progetti dove andranno, vediamo cosa si realizzerà e a quel punto più seriamente si potrà anche aprire un altro tipo di riflessione.

Non si può sfuggire, però, dalla domanda su cosa sia stato fatto negli ultimi decenni e penso che in qualche modo bisogna provare a dare qualche risposta. Una risposta c'è sicuramente: in questi decenni è stato speso più di un miliardo di euro, Presidente, senza che nemmeno una pietra sia stata posata. Com'è stato speso? È stato speso in progetti, in studi, in consulenze e in una quantità di operazioni che sono state fatte nel tempo, ma che evidentemente oggi ci parlano di uno spreco molto serio e ci danno anche il senso di quanto sia davvero clamorosamente rischiosa questa operazione che in qualche modo si mette in campo.

Per di più, la si mette in campo finanche richiamando un requisito d'urgenza. Ora, non voglio tirarla a lungo su questo, perché abbiamo presentato ieri una questione pregiudiziale di costituzionalità (ce lo consentirete, il Parlamento è fatto proprio per questo, è esattamente il luogo dove si presentano le pregiudiziali di costituzionalità); sembrerà strano a chi su questo ha opposto dubbi di forma, ma noi riteniamo che su un decreto-legge come questo le caratteristiche di necessità e urgenza proprio non ci siano, proprio non le vediamo.

Avremmo avuto tutt'altro atteggiamento se, invece, questa urgenza il Governo l'avesse voluta indicare, ad esempio, per quanto riguarda la necessità di mettere mano alle infrastrutture che, secondo tutti gli studi, rappresentano oggi il grande terreno di divario tra Nord e Sud. Ci metterei molto a citarle tutte; cito soltanto il rapporto Svimez del 2022, che dice testualmente che il divario tra Nord e Sud è particolarmente rilevante per la parte ferroviaria e per quella autostradale, meno per la rete stradale di rango nazionale e regionale, e che sono i fattori prestazionali delle medesime reti a penalizzare il Mezzogiorno, soprattutto in termini di accessibilità ai bacini di destinazione per la mobilità delle persone e delle merci.

Non discuterò (perché l'abbiamo fatto ieri) e non aggiungerò altre parole sulle ragioni per cui, secondo me e secondo il mio Gruppo Alleanza Verdi e Sinistra, non sussistono minimamente le ragioni della necessità e dell'urgenza. Vorrei invece porre la mia attenzione su un punto più politico: ho sentito vari colleghi parlare del Ponte come di un possibile volano di sviluppo per il Mezzogiorno d'Italia. Ve lo dico da meridionale (non da siciliano, ma comunque da meridionale): io penso davvero che anche quest'affermazione sia semplicemente un'operazione retorica e poco altro. Davvero c'è qualcuno che pensa di risolvere così la condizione drammatica nella quale versa il Mezzogiorno d'Italia, che è sparito per anni dall'agenda di Governo? Per anni abbiamo parlato, anche nelle due Camere, di questione settentrionale e addirittura il Sud è stato derubricato a problema di secondo piano. Davvero si può ritenere che un tema gigantesco come la questione meridionale possa essere oggi affrontato partendo dalla questione del Ponte? E davvero ritenete accettabile che si possa cogliere questo dato, quando lo stesso Governo che parla del Ponte è quello che ci sta proponendo in queste ore l'autonomia differenziata? Ma davvero siamo seri in questa discussione? Lo possiamo mai accettare? *(Applausi)*.

Da una parte, volete realizzare l'autonomia differenziata, cioè la secessione delle Regioni più ricche d'Italia, che accentuerà in maniera drammatica la differenza territoriale, la diseguaglianza e il divario tra il Nord del Sud; dall'altra parte, pensate di accontentare il Mezzogiorno d'Italia, che attraverso l'autonomia differenziata metterete in una condizione ancora più drammatica di quella in cui si trova in questo momento, con questa storiella del Ponte? *(Il microfono si disattiva automaticamente)*.

Ho già finito il tempo? Mi lasci soltanto concludere il ragionamento, signor Presidente, con questa operazione così propagandistica come quella che si sta presentando. Speravo di essere agli inizi, ma purtroppo mi sono reso conto che il tempo è inesorabilmente trascorso; ci saranno altre occasioni. La chiudo qua e dico semplicemente che, per le ragioni che ho cercato di illustrare, esprimeremo un dissenso, che non è quello di una forza di opposizione che esprime un'opzione diversa rispetto a quella del Governo, ma è, in questo caso, il dissenso di una forza di opposizione che davvero non accetta che possa essere presentato così questo gigantesco scollamento nel nostro Paese. Esiste un Paese reale; questo Paese reale va rispettato e le fantasie francamente lasciamole da parte. *(Applausi)*.

MUSOLINO *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSOLINO *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Signora Presidente, colleghi senatori, onorevole relatore, signor Ministro, rappresentanti del Governo, ieri l'Assemblea ha bocciato la questione pregiudiziale sui requisiti della decretazione d'urgenza. Quel voto va rispettato, come esige ogni ordinamento democratico, tuttavia continuo a ritenere che la realizzazione di un'opera così importante avrebbe richiesto un confronto ben più ampio e articolato, con il coinvolgimento degli enti locali, dei cittadini e dei territori interessati, oltre che ovviamente del Parlamento.

Sia chiaro che questa premessa non è funzionale ad esprimere una posizione di contrarietà, ma viene svolta per invitare il Governo ad avere maggiore fiducia verso le altre forze politiche e verso gli enti locali. Potreste ricevere una sorpresa inaspettata, verificando come i cittadini (in questo caso soprattutto i siciliani e i calabresi) abbiano idee ben chiare sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Per questa ragione l'odierno dibattito non si può semplificare in una banale alternativa fra Ponte sì e Ponte no, perché c'è molto altro su cui discutere e su cui il Governo deve fornire risposte chiare e dimostrare che il suo impegno è concreto.

Ripercorrere la storia aiuta a comprendere meglio il presente. Dico questo per rammentare che Sud chiama Nord, il partito a cui appartengo, e prima ancora il suo *leader* nazionale, l'onorevole Cateno De Luca, è sempre stato favorevole alla realizzazione del Ponte: nel 2006 organizzò una manifestazione nazionale a Roma proprio a favore del Ponte e all'epoca - lo rammento a me stessa - quelli che adesso sono favorevoli erano contrari, dichiaravano che c'erano altre priorità, altre necessità, invocavano lo spauracchio delle infiltrazioni mafiose come alibi per giustificare l'immobilismo e il sottosviluppo delle infrastrutture siciliane. Pertanto a questo Governo dico che noi siamo sempre stati a favore del Ponte e pronti a rivendicare la realizzazione di infrastrutture che, al pari di quelle costruite nel resto d'Italia, servono a superare finalmente il divario economico e sociale che separa il Sud dal resto dell'Italia e lo relega a una posizione di fanalino di coda rispetto al resto dell'Europa.

Proprio per questa ragione, proprio perché noi crediamo nella necessità della realizzazione dell'opera, il dibattito non tra Ponte sì e Ponte no, ma Ponte come: con quali risorse e in quale modo verrà realizzato. Per questo continuiamo a chiedere che i sindaci dei Comuni di Messina e di Villa San Giovanni, sulle cui sponde sorgeranno i pilastri del Ponte, facciano parte del consiglio di amministrazione della neocostituita società Stretto di Messina SpA e non accettiamo il diniego opposto del Governo durante il dibattito dalla Camera perché non ne comprendiamo le ragioni. Il coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche avrebbe aiutato il confronto con i territori interessati sulle numerose questioni che negli anni dovranno essere affrontate. Pertanto, escludere i sindaci dal consiglio di amministrazione, quindi dal governo dell'opera, equivale a mandare un messaggio di chiusura e di sfiducia ai cittadini di Messina e di Villa San Giovanni, come se si temesse una risposta negativa e soprattutto non si avesse fiducia nella loro capacità di scegliere e di comprendere. Questa chiusura non è una scelta particolarmente intelligente, se si pensa che questo dibattito va avanti da circa trent'anni.

La seconda critica, signor Ministro, riguarda le fonti di finanziamento. Oggi noi votiamo il presente decreto-legge, ma al suo interno non c'è alcuna indicazione su dove, come e quando verranno reperite le risorse per la sua realizzazione. Già questo basterebbe a non dover aggiungere altro, se non il fatto che tutto ciò rende legittime una serie di speculazioni sull'effettiva volontà di realizzare l'opera.

Inoltre, realizzare il Ponte non ci basta. Noi vogliamo la costruzione di tutte le altre opere che dovranno consentire di colmare il divario infrastrutturale del Sud e della Sicilia in particolare, realizzando quel famoso corridoio TEN-T scandinavo-mediterraneo di cui parliamo da anni come se fosse l'araba fenice, perché tutti diciamo che esiste, ma ancora nessuno ha capito dove sia e se lo faremo veramente. La realizzazione del Ponte è dunque un tassello all'interno del più grande e ambizioso quadro delle opere e delle infrastrutture che devono rendere la Sicilia la più grande piattaforma logistica del Mediterraneo. Non ci accontenteremo di nulla di meno di questo.

Signor Ministro, con il comma 7-*ter* dell'articolo 4 è stata introdotta una norma che ha sostanzialmente

spostato sugli enti locali gli oneri e le esigenze di natura logistica, prevedendo la sottoscrizione di un piano integrato per adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera; non è stato tuttavia previsto alcun contributo di carattere finanziario per questo piano integrato, quindi i Comuni e le Regioni dovranno provvedere a riorganizzare il trasporto pubblico locale, che ovviamente richiederà un forte consolidamento, ma lo dovranno fare con le risorse in essere, quindi, nella migliore delle ipotesi, sottraendole ad altre attività e interventi.

Non solo, penso anche allo stanziamento di un milione di euro all'anno per l'attività di comunicazione da parte dei Comuni di Villa San Giovanni e di Messina. A parte che francamente la cifra mi sembra abbastanza importante rispetto a un'attività di comunicazione che potrebbe essere gestita normalmente, la cosa che più mi colpisce - e che forse non è stata molto oggetto di attenzione da chi mi ha preceduto - è che queste risorse verranno sottratte attraverso un ricalcolo dal fondo di coesione. In sostanza, con queste ultime due norme il decreto interviene pesantemente nel condizionare e comprimere gli spazi di indirizzo di questi Comuni, la cui attività preminente diventerà quella di gestire i disagi legati alla realizzazione dell'opera e di raccontare ai cittadini come procedono i lavori dal cui indirizzo sono stati effettivamente poi esclusi.

In conclusione, signora Presidente, questo decreto non ci convince pienamente; non indica quanto costa la realizzazione dell'opera, né dove sono le risorse, per cui francamente alimenta davvero cattivi presagi e si pone soprattutto nei confronti dei cittadini e degli enti locali con una postura che mi dev'essere consentito di definire prevaricatoria.

Oggi allora, signora Presidente, come esponente del partito Sud chiama Nord voterò a favore del provvedimento per coerenza con la nostra storia e perché non consentiremo a nessuno di alimentare alibi di qualsiasi tipo contro la realizzazione delle infrastrutture in Sicilia. Ma questo voto, signor Ministro, assume la dimensione di una sfida nei confronti del Governo che, con l'approvazione del provvedimento in esame, qui e ora sottoscrive un patto solenne con tutti i siciliani.

Dal luglio del 2024, cioè dal giorno in cui verrà presentato il progetto esecutivo, vigileremo con assoluto rigore e denunceremo ogni stortura, ogni rallentamento, ogni esitazione e ogni ritardo e contrasteremo tutto quello che può profilarsi come la minaccia dell'ennesima opera incompiuta ai danni dei cittadini di Messina e di Villa San Giovanni e di tutti i territori interessati. Non permetteremo in alcun modo che alla devastazione e allo sventramento di un territorio che già presenta numerose fragilità si sommi anche il danno infrastrutturale per la mancata realizzazione dell'opera e di tutte quelle connesse e compensative del disagio.

Annuncio pertanto, signora Presidente, il mio voto favorevole, che è anche un forte invito al Governo a intervenire sulle altre problematicità di questo decreto-legge che prima ho esposto, senza trascurare nel frattempo, signor Ministro, di implementare e rafforzare i collegamenti esistenti da e per la Sicilia, a cominciare da quell'intervento governativo del quale avevo già fatto richiesta nella mia prima interrogazione proprio a lei, per contrastare l'ignominioso fenomeno del caro biglietti, che tante volte è stato denunciato in quest'Aula senza che, né il Governo nazionale, né quello regionale abbiano ritenuto di intervenire in modo concreto.

Certamente il Ponte è un'opera fondamentale per assicurare il collegamento stabile dello Stretto, ma i siciliani, signor Ministro, per tornare a casa non possono attenderne la realizzazione.

Signor Ministro, le auguro sinceramente buon lavoro; siamo qui e saremo pronti a sostenerla, se vedremo un impegno concreto e reale, che noi da questo momento assumiamo, sia con lei sia con tutti i siciliani. *(Applausi)*.

FREGOLENT *(Az-IV-RE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FREGOLENT *(Az-IV-RE)*. Signora Presidente, signor Ministro, colleghi, sulle infrastrutture le forze politiche tendenzialmente si dividono.

Da una parte, c'è chi non le vuole e questo diniego è quasi sempre per motivi ambientali, perché ci sono altre opere prioritarie, perché si dà adito alla criminalità organizzata di inserirsi nelle grandi

infrastrutture, perché è uno spreco di risorse pubblico o perché ci sono altre emergenze. Dall'altra parte, invece, c'è chi pensa che bisogni essere a favore o magari contro, a seconda di chi governa in quel momento il Paese: tendenzialmente si è contro se non si governa, perché magari si vuole lisciare il pelo a qualche associazione del no per avere voti, comprensibilmente, e si è a favore, invece, quando si governa. C'è poi chi, come chi le parla, pensa che le infrastrutture non abbiano un colore politico e che vadano fatte per il bene del Paese. *(Applausi)*.

Lo abbiamo visto, purtroppo, durante la pandemia e dico purtroppo perché sicuramente abbiamo pagato un alto prezzo in termini di vittime, perché da noi la pandemia è arrivata prima che in altri Paesi. Purtroppo però noi eravamo indietro dal punto di vista infrastrutturale e il nostro Paese è stato bloccato anche per questo.

Chi le parla viene da Torino, come sa, signor Ministro. Potrei raccontarle che quello che oggi è stato detto sul Ponte è stato anche detto sul *tunnel* di base dell'alta velocità Torino-Lione *(Applausi)*, ossia che era un danno dal punto di vista ambientale; che avrebbe fornito risorse alla criminalità organizzata; che sarebbe stato un disastro; che c'erano altre priorità, come rafforzare la rete regionale rispetto all'alta velocità, e così via, salvo il fatto che gli ambientalisti, che dicevano no a quel *tunnel*, nulla dicevano sul raddoppio del *tunnel* autostradale del Frejus a qualche chilometro di distanza, come se il *tunnel* autostradale non avesse criticità, non fosse altrettanto pericoloso da un punto di vista ambientale e non favorisse la criminalità organizzata. Due pesi e due misure, proprio perché il nostro è un Paese complesso e di interessi particolari ce ne sono a iosa. Poi un giorno, signor Ministro, probabilmente dovremo anche pensare a infrastrutture che si parlino tra di loro, ad esempio ferrovie e autostrade, così almeno eviteremo una guerra anche tra infrastrutture.

Oppure vi è chi pensava, ad esempio, che la TAP fosse l'inizio della devastazione del mare della Puglia, dove non avremmo più avuto turismo e non ci sarebbe più stata una bandiera blu. Tutto questo non è avvenuto e, anzi, grazie al Governo Renzi per aver fatto la TAP e per aver realizzato quella infrastruttura. Se oggi la crisi energetica è stata attenuata, è infatti anche grazie a quella infrastruttura. *(Applausi)*.

Fanno parte di questo schieramento alcuni esponenti provenienti da forze politiche della sinistra e colleghi del MoVimento 5 Stelle, che poi hanno cambiato idea quando hanno governato. Spesso, infatti, quando uno governa, poi realizza che il suo giudizio preventivo non andava bene oppure è contro a seconda di chi governa. Signor Ministro, anche lei era contro la TAV quando era all'opposizione nel 2015.

Come ho detto, però, alla collega Meloni tutti noi siamo invecchiati e, per fortuna, abbiamo cambiato idea. Per fortuna abbiamo capito che la priorità non era mandare a casa questo o quell'altro Presidente del Consiglio, ma appunto governare il Paese.

Chi le parla, come dicevo in premessa, è a favore delle infrastrutture che fanno bene al Paese. Lei ha citato alcune opere, nel suo intervento. Ora, io non mi permetto di essere così arrogante da pensare che abbiamo fatto tutto noi, durante il Governo del *leader* Matteo Renzi, ma quelle opere sono anche frutto del Piano Shock, che era stato portato avanti dal Governo Conte II e dal Governo Draghi.

Quindi, alcune delle opere che giustamente lei rivendica come quelle che farà, sono di altri Governi, di cui, in alcuni casi, avete fatto parte anche lei e la sua forza politica, con la quale devo riconoscere che abbiamo lavorato e collaborato molto bene.

A questo decreto sul Ponte noi diremo sì. Diremo sì perché non vogliamo fornire un alibi a nessuno rispetto al fatto che le opere non si fanno *(Applausi)*. Voteremo sì perché questa infrastruttura è necessaria per completare quel corridoio europeo che è stato citato da alcuni colleghi. Certo che non è sufficiente. Certo che ci vuole l'alta velocità per completare la Salerno-Reggio Calabria. Certo che ci vuole l'alta velocità in Sicilia, ma le opere si tengono tutte e tre insieme: non è che si fa l'alta velocità e non si fa il Ponte. Si fa tutto e si tiene tutto. *(Applausi)*.

Giustamente, qualche settimana fa i rappresentanti di RFI sono venuti nella mia Commissione e hanno presentato un piano di opere, tra cui molte di quelle che i colleghi hanno citato. Il Governo dovrà renderle esecutive. Oggi abbiamo anche una grande possibilità, quella delle risorse del PNRR, che non valgono per il Ponte sullo Stretto, giusto per intenderci, ma forniscono anche una possibilità di

incrementare le infrastrutture del nostro Paese. Ecco perché, signor Ministro, non possiamo permetterci di restituire neanche un euro in Europa. Abbiamo bisogno di spenderli tutti, fino all'ultimo centesimo. *(Applausi)*.

Come ha precedentemente detto la collega Musolino, il fatto che noi diciamo sì a questo decreto, non vuol dire che non vediamo le criticità. Alcune le ha citate precedentemente la collega Musolino; altre le ha riportate prima la presidente Paita quando è intervenuta sulla tipologia delle infrastrutture. Questo, però, non ci impedisce di dare la fiducia a quello che lei ha promesso, cioè che questo è l'inizio del completamento di un'opera che questo Paese aspetta da molto tempo.

Non le cito che già nel 1856 - da sabauda posso dirlo - si pensava ad un ponte, perché già i romani con le barche ne fecero uno per evitare che i cartaginesi invadessero l'Italia. Si parla da troppo tempo di questa infrastruttura e anche, ancora una volta, troppo ideologicamente, sia sul sì sia sul no. Noi siamo per il fare e come verrà fatta e come verrà realizzata lo valuteremo attentamente.

Secondo noi, il progetto del 2011 andava modificato, lei però ci dice che è un modo per accelerare finalmente la realizzazione di quell'opera. Noi ci fidiamo e diciamo sì, ma controlleremo attentamente che questo sì *(Applausi)* che noi oggi le diamo non sia un abuso di fiducia e non sia abusato e la incalzeremo perché ci sia la realizzazione dell'opera.

Alcuni dei rilievi che la collega prima ha fatto, cioè che alcune coperture non ci siano e manchino in quest'opera alcuni pezzi di risorse importanti, immagino che verranno affrontati strada facendo. Per questo, mi permetto di esprimere il voto favorevole al decreto-legge, a nome di Azione-Italia Viva.

Signor Ministro, è un'opportunità che capita una volta ogni tanto quella di avere la possibilità di dire «oggi si inizia». Noi saremo qui a incalzarla perché si inizi veramente. *(Applausi)*.

RONZULLI *(FI-BP-PPE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RONZULLI *(FI-BP-PPE)*. Signora Presidente, chiunque voglia riuscire in un'impresa dev'essere disposto ad avere visione e coraggio, ad osare e a non farsi condizionare da tutti i tentativi andati a vuoto a causa di chi non sa guardare più lontano della punta delle proprie scarpe.

Per immaginare il futuro bisogna essere capaci di sognare, ma la storia recente di questo Paese insegna che sono più numerosi gli uomini che hanno innalzato muri rispetto a quelli che costruiscono ponti. Ebbene, noi quel Ponte sullo Stretto di Messina lo faremo. *(Applausi)*. Lo realizzeremo, perché serve al nostro Paese, perché ci avvicina all'Europa e perché questo è stato un sogno, una visione del presidente Silvio Berlusconi: un uomo capace, appunto, di immaginare il futuro.

Oggi, con la conversione in legge di questo decreto-legge poniamo idealmente la prima pietra di un'opera strategica con cui colmiamo una lacuna profonda decenni. Il presidente Silvio Berlusconi ne parlò la prima volta nel 1994 e - come capita sempre ai visionari - fu osteggiato, deriso e addirittura accusato di trame oscure. Venticinque anni dopo molti sono stati costretti, *obtorto collo*, a dire sì al Ponte, ad ammettere che la Sicilia e la Calabria meritano un collegamento stabile, che il nostro Mezzogiorno è uno solo e che bisogna unire e non dividere in nome di qualche convenienza politica o economica. È a lui che vogliamo dedicare questo voto e questo successo del Paese.

Il presidente Berlusconi aveva già colto il valore strategico, se vogliamo anche geopolitico, ma sicuramente geoeconomico di un'opera che chiamava e che chiama ancora la madre di tutte le battaglie infrastrutturali, che non collega semplicemente due Regioni, la Calabria e la Sicilia, ma collega e unisce il Paese. Oggi può essere una giornata storica per i cittadini, per il Meridione e per la nostra Italia.

Diciamolo, cari colleghi, in un Paese normale, un'opera di questo tipo sarebbe già stata costruita da decenni, perché rappresenta un'opportunità straordinaria per la Nazione. Siamo ricchi di bellezze naturali, di un patrimonio culturale unico al mondo. Tuttavia, il nostro sviluppo è stato spesso limitato da un sistema di infrastrutture arretrato e inefficiente e la costruzione del Ponte rappresenterà un importante passo avanti verso la modernizzazione delle nostre reti di trasporto e di connessione tra le Regioni.

Agevolare il trasporto di merci e persone significa assicurare un flusso più rapido ed efficiente di beni e servizi tra la Sicilia e il resto d'Italia. Questo stimolerà gli scambi commerciali, favorirà la crescita

delle imprese e creerà nuove opportunità di occupazione, generando 100.000 posti di lavoro. *(Applausi)*.

Non dobbiamo mai dimenticare che l'Italia si trova al centro del Mediterraneo e ha un ruolo fondamentale nei trasporti marittimi tra l'Europa e il Nord Africa. La costruzione di un'infrastruttura di questo tipo ci consentirebbe, quindi, di svolgere un ruolo ancora più attivo nella promozione degli scambi internazionali, nel turismo e nella cooperazione economica con i Paesi del bacino mediterraneo.

Chiediamoci allora chi non vuole il Ponte sullo Stretto. Solo chi tifa contro l'Italia e il suo sviluppo. Solo chi è accecato dalla furia del finto ambientalismo ideologico non può non rendersi conto dei benefici del Ponte, perché è dietro l'ideologia, dietro la retorica e dietro la maschera del *politically correct* che si nasconde l'arretratezza del Paese. *(Applausi)*. E per arretratezza intendo tutti i no che sono stati dati e detti per troppi anni all'Italia, lasciandola in una condizione antistorica, perché il futuro non aspetta, il futuro non prevede dei no.

Ricordiamoci il no alla TAV, al nucleare di ultima generazione, al TAP, che invece ha salvato il nostro sistema economico-sociale durante la crisi del gas soltanto qualche mese fa; il no alle grandi opere. Attraverso i no avete condannato il futuro del nostro Paese; lo avete paralizzato in questi decenni, mettendo acqua nel motore di questa Nazione affinché rimanesse ingolfata, usando ogni scusa possibile. Ma noi non vi daremo alibi; garantiremo che il Ponte sullo Stretto di Messina sia realizzato con i massimi *standard* di sicurezza e sostenibilità ambientale, affrontando le problematiche connesse al rischio sismico e alla tutela dell'ecosistema marino, cancellando i traghetti, che sono - quelli sì - impattanti e devastanti per la flora e per la fauna. Mi chiedo e vi chiedo ancora le ragioni di chi non vuole il Ponte sullo Stretto.

Ieri in quest'Aula, durante la commemorazione dell'anniversario delle vittime della strage di Capaci, tutti qui hanno condannato duramente la mafia. Le belle parole, però, devono essere conseguenti *(Applausi)*, perché di fronte alla domanda «chi non vuole il Ponte sullo Stretto» non potete far finta di non sapere che chi non vuole il Ponte è proprio la mafia, cari colleghi. *(Applausi)*. È la mafia che, negando la realizzazione di un'opera strategica infrastrutturale, tiene una Regione isolata.

Faccio allora un'altra domanda: volete una Regione libera o una Regione terreno di cultura delle cosche mafiose? Volete una Regione libera di scegliere a quale futuro ambire? Volete una Sicilia virtuosa, una Regione che si affacci per la prima volta a un sistema logistico, economico, imprenditoriale, infrastrutturale e commerciale degno di questo Paese?

Noi non abbiamo paura di combattere anche quella mafia, che il Ponte non lo vuole, perché vuole tenere in scacco la Sicilia; è un progetto - è bene sottolinearlo a chiare lettere - che va realizzato senza paura e senza condizionamenti di sorta.

In questo Parlamento siedono forze politiche che, per timore, hanno deciso di non decidere. Mi riferisco, per esempio, alla corsa per l'assegnazione delle Olimpiadi di Roma, che si è deciso di arrestare perché le eventuali gare per gli appalti e l'esecuzione dei lavori potevano essere a rischio di infiltrazione da parte della criminalità organizzata: un bell'esempio di debolezza dato alle mafie.

Voi siete democratici, quelli che si occupano delle uguaglianze, di combattere le disuguaglianze e delle pari condizioni tra cittadini. Eppure, ancora una volta, saremo noi a prendere per mano il Paese e a fare rivoluzioni sociali, come realizzare il Ponte.

Perché io che abito a Milano da quindici anni posso viaggiare sul Frecciarossa ad alta velocità e questo non dev'essere permesso a un palermitano o a un messinese? *(Applausi)*. Perché i siciliani devono continuare a essere italiani di serie B per le loro difficoltà negli spostamenti?

Nella scorsa legislatura abbiamo introdotto il concetto di insularità, ammettendo e certificando che i siciliani oggi non hanno gli stessi diritti; i siciliani non sono italiani come tutti gli altri. La mancanza di continuità territoriale, quindi di un collegamento stabile come quello che vogliamo realizzare, costa loro quasi 6 miliardi ed è un'ulteriore tassa occulta che alimenta ancor di più il *gap* con il resto del Paese.

Infine il Ponte è un investimento produttivo, un'infrastruttura che resta nel tempo, che crea sviluppo e lavoro; l'esatto contrario del vostro reddito di cittadinanza *(Applausi)* che in un anno ci è costato

quanto realizzare il Ponte, con la differenza che il reddito di cittadinanza ha generato assistenzialismo e il Ponte genererà ricchezza.

Bene ha fatto il ministro Salvini a smontare le *fake news* sull'incompatibilità tra la realizzazione delle infrastrutture sull'isola e il Ponte. È l'esatto contrario; un'infrastruttura madre come quella imporrà investimenti per le altre infrastrutture proprio per evitare che sia un'opera nel deserto. Imboccheremo la strada verso lo sviluppo e la modernità e vinceremo una grande sfida ingegneristica, dimostrando che la conoscenza, la creatività e l'operosità italiane non sono seconde a nessuno, perché siamo la patria del genio e lo siamo fin dall'inizio della nostra storia (basti pensare agli acquedotti, alle strade o ai ponti romani, le cui tracce sopravvivono ancora oggi).

Per concludere, Forza Italia ritiene che questo decreto sia assolutamente necessario e urgente. Si è perso già fin troppo tempo e quindi abbiamo per questo apprezzato il coraggio della presidente del Consiglio Meloni che ha considerato questo intervento prioritario e la scelta del ministro Salvini di varare un decreto-legge per marcare finalmente un cambio di passo. Oggi, in quest'Aula, c'è un Governo di centrodestra legittimato dalla volontà popolare, che guarda al futuro con speranza e con prosperità di crescita e che realizzerà il Ponte sullo Stretto di Messina, che rappresenta simbolicamente un nuovo processo di riunificazione del Paese e un collegamento temporale tra il passato e il futuro.

Forza Italia voterà convintamente questo provvedimento, mantenendo un impegno con i suoi elettori che realizza l'idea del nostro presidente Berlusconi. *(Applausi)*.

FLORIDIA Barbara *(M5S)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORIDIA Barbara *(M5S)*. Signor Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, Ministri, si sono dette e sentite in questi giorni tante parole, tanti *slogan*, motti ed etichette, volti secondo noi a distrarre i cittadini dal vero oggetto del provvedimento in discussione e confonderli con il solito gioco delle fazioni: Ponte sì, Ponte no; sviluppo sì, sviluppo no; Governo dei sì e Governo dei no.

Diciamo che la maggioranza si è collocata nel suo immaginario nella fazione sviluppo sì, Ponte sì (dimenticando quel "no ponte" sulla bella maglietta del Ministro di qualche anno fa, ma non importa), collocando invece la minoranza in quella fazione che è contro lo sviluppo (sviluppo no, Governi dei no), come se chi ha portato i soldi del PNRR, chi ha contribuito a stanziare le risorse di quel bell'elenco che lei, Ministro, ha sciorinato nella sua relazione e chi, come noi, ha portato quelle risorse non fosse per lo sviluppo e chi, invece, come voi, i soldi del PNRR li vuole restituire o non li riesce a spendere, fosse invece per lo sviluppo. Veramente un po' strana questa riflessione, non trovate? Inoltre, sarebbe come se chi, come voi, non essendo capace di mettere a terra opere per le quali i soldi ci sono, fosse invece capace poi di realizzare un'opera faraonica come questa del Ponte a campata unica per la quale i soldi invece non ci sono. *(Applausi)*. Governo dell'assurdo; sembra un po' il teatro dell'assurdo, Ministro.

Mi permetta di fare una premessa che stavo dimenticando: lei prima ha detto che, se nel Rinascimento ci fosse stato il MoVimento 5 Stelle, oggi noi non avremmo le chiuse sui Navigli; se nello stesso periodo ci fosse stata la Lega, non avremmo proprio avuto il Rinascimento. *(Applausi)*.

Un'altra cosa, Ministro: lasci stare il Presidente della Repubblica, non utilizziamolo; non lo utilizzi come scudo per le sue scelte politiche. Il Presidente della Repubblica non viene messo in gioco in quest'Aula.

Mi conceda poi un consiglio non richiesto: i grandi geni del passato, come Michelangelo e Leonardo, non erano soltanto geni del fare, erano geni dell'essere. Se fossi in lei, non oserei il paragone.

Detto questo, ora invece parliamo di un vero ponte, che è quello che ci dovrebbe collegare tra l'assurdo e il reale, quindi facciamo chiarezza e diciamo di cosa stiamo parlando e di cosa non stiamo parlando. Non stiamo parlando della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, perché non avete le risorse e non avete un progetto cantierabile, quindi non stiamo parlando del Ponte.

Di cosa stiamo parlando adesso e cosa voteremo invece con la conversione del decreto-legge in esame? Voteremo la riabilitazione della società Stretto di Messina SpA, che già ci è costata 300 milioni di euro. Stiamo parlando di tranquillizzare il consorzio Eurolink, che aveva fatto causa allo Stato, chiedendo ai cittadini 700 milioni di euro. Stiamo parlando di rassicurare lo stesso consorzio,

affinché possa avere successivi e ulteriori guadagni. Stiamo evitando una gara pubblica e - cosa assurda - stiamo immaginando di effettuare, forse, un ponte a campata unica straordinario, un'opera faraonica, con un progetto vecchio di dieci anni, che presentava oltre 200 criticità ancora da risolvere, aggiustandolo qua e là. E ad aggiustare e sistemare questo progetto è chiamato proprio chi dovrebbe realizzarlo: vi sembra normale? Vi sembra logico? No, non è normale e non è logico.

Tranquillizzo dunque i cittadini assolutamente, perché non parliamo del Ponte di Messina, ma stiamo parlando dell'affare Ponte, che è un'altra cosa. È un affare enorme, che vede muoversi interessi, che fa confusione e getta fumo negli occhi e che doveva essere necessariamente definito subito. Per questo serviva un decreto-legge: bisognava parlarne poco e farlo in velocità. Non ci avete permesso di discutere e forse non ne state discutendo davvero neanche voi, all'interno della maggioranza. Ce ne siamo accorti in Commissione, quando il Sottosegretario non aveva la forza di rispondere con argomentazioni alle richieste dei commissari. Il relatore sa bene che erano in difficoltà.

Quindi, onorevoli colleghi, non ne state parlando seriamente neanche voi. Avete spinto il piede sull'acceleratore, ignorando persino non ciò che dicono il MoVimento 5 Stelle, il PD e le altre forze di opposizione, ma ciò che sostiene il gruppo di lavoro del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che stava ancora completando gli studi di fattibilità, effettuando gli approfondimenti e valutando le modalità di collegamento più opportune. Se in virtù della carta geologica, che erroneamente il relatore mi ha detto che era stata completata, se in virtù di approfondimenti e di sviluppi territoriali vediamo che forse il massimo utilizzo del collegamento dinamico garantirebbe un'alternativa soddisfacente, non la prendiamo in considerazione? No, bisogna assolutamente fare il Ponte. Anzi, no, scusate: bisogna parlare dell'affare Ponte. *(Applausi)*. Non vi importa discutere, perché il vero tema è l'affare: un affare elettorale ed economico.

Per giustificare dunque la straordinaria necessità, si dice come al solito che ce lo chiede l'Europa. Anche questa volta l'abbiamo sentito. Questo corridoio scandinavo mediterraneo, da Helsinki a La Valletta, TEN-T, bisogna assolutamente completarlo, perché questo corridoio ce lo chiede l'Europa. Come se, in assenza del Ponte sullo Stretto, per colpa dell'Italia, il corridoio fosse incompleto, con la Sicilia tagliata fuori e il Mediterraneo lontano dall'Europa. Ricordo però, a me stessa *in primis,* ma a tutti, che questo corridoio non è una strada o una linea ferrata, che deve partire da Helsinki e arrivare a La Valletta, non è una strada unica, ma dev'essere una rete multimodale e funzionale, con collegamenti che funzionino. Oppure, signor Ministro, sta pensando a un ponte tra Agrigento e La Valletta? Forse questo mi è sfuggito.

Colleghi della maggioranza, per favore, basta parlare di Ponte e prendere in giro i cittadini. Serve serietà e lo dico anche ai colleghi corregionali: la serietà che impone a un Governo di considerare davvero gli scenari che si prospettano a fronte delle diverse soluzioni applicabili; la serietà di un Governo che dica subito quali servizi taglierà ai cittadini per recuperare i 15 miliardi che servono (se non saranno 16 o forse 14 miliardi). Quali servizi taglierete per recuperare queste risorse? Un Governo serio coinvolge gli enti locali, perché *in primis* rappresentano le aree che verranno coinvolte e stravolte da questa scelta. Un Governo serio non stanzia 7 milioni per dire ai cittadini - che non coinvolge, come gli enti locali - che questo Ponte è bello e giusto. Mentre stanzia nello stesso decreto-legge 7 milioni, dice che senza risorse bisogna aggiustare la Palermo-Catania, mi raccomando. Il Ponte parte da Messina.

Detto questo, mi avvio a concludere dicendo che un Governo serio sicuramente, in luoghi così altamente a rischio per frane ed erosione, affronterebbe il discorso diversamente. Signor Ministro, effettuare movimenti di terra colossali, apertura di cave, livellamento di colline, opere di cementificazione, è esattamente ciò che non si fa o che si fa con alta cautela in quelle zone. Ultimamente abbiamo purtroppo visto i disastri che possono accadere.

Concludo. Mi sono chiesta davanti a questo assurdo, a questa stranezza, a questo affare Ponte, a questo decreto-legge del nulla, senza risorse, senza progetto: ma perché? La verità, secondo me, è una ed è molto più semplice di tutte le nostre riflessioni, ed è che l'affare Ponte è un affare politico. Occorreva un giocattolo affinché il bambino fosse distratto mentre la mamma era impegnata a fare cose serie. La mamma è stata brava: grazie a questo giocattolo, una parte della maggioranza si è acquietata e ha di

che parlare. Ma per suo tramite, signora Presidente, chiedo alla Presidente del Consiglio di togliere subito questo giocattolo dalle mani del bambino perché in realtà questo potrebbe, a breve, mettere sulla strada migliaia di famiglie e distruggere due città, una delle quali è la mia Messina. E questo per cosa? Per una foto ricordo con la prima pietra? Per un progetto che non c'è e per dei soldi che non ci sono? La responsabilità di questo scempio - lo dico per suo tramite, signora Presidente - sarà della presidente Meloni: per tenere buono un alleato di Governo avrà contribuito a un danno colossale, e questo noi non lo dimenticheremo. *(Applausi)*.

GERMANA' *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANA' *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, non risponderò alle provocazioni dell'opposizione perché sono troppo di basso livello, in un giorno così importante e storico *(Commenti)* per il nostro Paese. *(Applausi)*. Onorevoli senatori, stiamo scrivendo la storia dell'Italia e sono orgoglioso di esserne parte. Finalmente, grazie a questo decreto-legge, torniamo allo spirito nazionale che animò i Padri del nostro Risorgimento e l'afflato internazionale dei fondatori dell'Unione europea, sorta sulle ceneri della seconda guerra mondiale e che ebbe vigore proprio dalla storica Conferenza di Messina del 1955.

Oggi decidiamo di unire cinque milioni di italiani ad altri 55 milioni di italiani e a 450 milioni di europei.

Oggi disegniamo concretamente il futuro della Sicilia, del Mezzogiorno e dell'Europa, unendo stabilmente le reti ferroviarie e stradali e creando una sola città e una sola Regione: il Sud. *(Applausi)*. Se la società Stretto di Messina non fosse stato messo in liquidazione dal PD e da quella sciagura del Governo Monti, il Ponte sarebbe già una realtà e così quella speranza interrotta nel 2011 ha condannato i siciliani a pagare di tasca propria 6,5 miliardi l'anno di costi di insularità in una Regione con il penultimo PIL *pro capite* d'Italia. L'assenza del Ponte vale due ore ferroviarie, più l'inquinamento da *bunker* navale e l'inquinamento per voli. Tutti gli italiani per andare a Roma si muovono in treno, sfruttando l'ottimo investimento di oltre 100 miliardi dell'alta velocità, tranne i sardi per ovvie ragioni e i siciliani per ragioni ideologiche. Oggi si arriva da Lamezia Terme a Roma in quattro ore, così come da Torino, Brescia, Genova, Trento, Treviso, Bari, Ancona, Potenza, ma da Catania ci vogliono dieci ore di treno. Invece con il Ponte e con i 28 miliardi - che hanno un senso, sì - investiti in Sicilia per la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale, l'80 per cento dei siciliani sarà a sei ore di treno da Roma senza rotture di carico e a bordo del mezzo di trasporto più ecologico che esista, ovviamente dopo la bicicletta.

Oggi voglio ricordare tutti quei siciliani che si sono battuti negli anni per la realizzazione del Ponte e uno per tutti è il compianto senatore messinese Nino Calarco. Nino Calarco, giornalista nato sulla strada, politico per missione, uomo di grandi idee, è stato per tutti "il direttore". Per quarantaquattro anni ha guidato la «Gazzetta del Sud», giornale dei siciliani e dei calabresi, e fu anche il presidente della storica società Stretto di Messina e lo fu dal 1987 al 2002, per ben quindici anni e mai durante il suo mandato percepì soltanto una lira di indennità come presidente della società. Una vita dedicata al giornale e alla realizzazione del collegamento tra la Sicilia e l'Europa, perché una cosa deve essere chiara: il Ponte allunga l'Europa di 300 chilometri nel Mediterraneo e dura è la battaglia contro chi, a partire dalla sinistra, ha osato dire che i ponti non servono per una distanza di tre chilometri e che i calcoli validati del progetto definitivo, realizzati dall'*élite* dell'ingegneria mondiale, non siano veritieri nonostante il parere di coloro che i ponti li progettano e li realizzano, gli ingegneri.

Oggi il ponte sospeso più lungo al mondo è quello dei Dardanelli in Turchia e - pensate un po' - è stato realizzato utilizzando il cosiddetto Messina *type*, studiato e sviluppato proprio per il Ponte sullo Stretto.

Sono state dette menzogne di ogni tipo negli anni, ma soprattutto in queste settimane, fino a ieri in Commissione, una valanga, ma la calunnia più grave è quella dell'interesse mafioso verso il Ponte e solo verso il Ponte, come se la mafia e la criminalità organizzata non provassero a infiltrarsi in ogni appalto pubblico e mi chiedo e chiedo a voi, colleghi del MoVimento 5 Stelle: noi che siamo lo Stato dobbiamo avere paura della mafia o la dobbiamo combattere? *(Applausi)*. Noi la mafia la combatteremo così come abbiamo sempre fatto, anche in memoria di chi per combattere la mafia ha

perso la vita come Giovanni Falcone che ieri in quest'Aula abbiamo commemorato a trentun anni dalla strage di Capaci.

La Sicilia di momenti bui ne ha passati e il Ponte è veramente l'ultima occasione per riscattare l'intero Sud da chi ci ha voluti isolare privandoci della libertà, sì la libertà: libertà di movimento, libertà di scegliere dove andare e quando andare, libertà di essere italiani, libertà di scegliere la propria destinazione indipendentemente dalla Regione di partenza, libertà di non inquinare con voli costosissimi per tratte brevissime, libertà di lavorare in Sicilia o in Calabria o nel Sud senza dover per forza raggiungere Roma o Milano, libertà di sentirsi e di essere parte di un'unica Nazione, prendendo un treno da Caltanissetta e scendendo magari a Roma o a Napoli, libertà di pensare che i ponti servono e uniscono i popoli. Che senso avrebbe, dal punto di vista del Paese Italia, spendere 28 miliardi di infrastrutture in Sicilia per poi imbarcare un treno che viaggia a 180 chilometri l'ora su un *ferry boat* che viaggia a due chilometri l'ora? Il Ponte serve a mettere in concorrenza voli e treni abbassando le tariffe così come è avvenuto in tutto il resto d'Italia e questo soprattutto noi siciliani lo dobbiamo a tutti quei giovani che durante le festività non riescono ad abbracciare i loro genitori per i costi proibitivi dei voli. *(Applausi)*.

Il Ponte sullo Stretto è il futuro e ogni scelta contro il futuro è perdente.

Ogni scelta contro il Ponte è solo ideologica, come quella inspiegabile di alcuni sindacati, che nascono per tutelare i lavoratori e l'occupazione, ma in questo caso si oppongono a un'opera che creerebbe 100.000 posti di lavoro in sette anni, oltre all'indotto. Così come ha detto la senatrice Ronzulli, lavoro vero e non lavoro nero, come quello prodotto dal reddito di cittadinanza. *(Applausi)*.

Menzogne, come quella che non esiste un progetto definitivo, mentre il progetto è pubblicato dal 2012 sul sito del Ministero della transizione ecologica e tutti possono andare a vederlo, con più di 8.400 tavole ed elaborati. Di fronte a un'Italia che vuole crescere, basta con questo ambientalismo estremo, per cui - lasciatemelo dire - la vita di un orso o quella di un lupo è paragonabile a una vita umana. È falso e ridicolo imputare a un ponte lo stravolgimento di un territorio, quando le opere a terra occuperebbero un centesimo del suolo già abbondantemente devastato e cementificato da una cementificazione selvaggia e incontrollata. Menzogne, sempre le stesse, come quelle dei terremoti e dei venti. Un ponte progettato per resistere a sollecitazioni ancora più forti di quelle del terremoto che nel 1908 distrusse la città di Messina.

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 17,36)

(*Segue* GERMANÀ). Dove erano gli ambientalisti quando l'abusivismo imperava e le zone più belle venivano cementificate? Forse erano troppo occupati a studiare le rotte migratorie degli uccelli o le rotte dei delfini. Falsi e miopi ambientalisti, che hanno sempre ostacolato tutto e tutti, soprattutto gli imprenditori. Fortunatamente non esistevano quando furono costruite le piramidi. *(Applausi)*. Anche la Torre Eiffel, simbolo della Francia, che provocatoriamente si potrebbe definire un parafulmine, certamente non utile come il Ponte sullo Stretto, ebbe allora i suoi oppositori, ma oggi attrae milioni di turisti.

Concludo, signor Presidente, citando un grande siciliano, Andrea Camilleri, che disse che il Ponte non serve solo perché ancora non c'è. Onorevoli senatori, vi do appuntamento sul Ponte sullo Stretto nel 2032, quando finalmente lo *slogan* «Ponte e libertà» sarà diventato una realtà, grazie all'impegno di questo Governo di centrodestra, di questa maggioranza che lo sostiene e del suo ministro delle infrastrutture Matteo Salvini. Pertanto annuncio il voto favorevole del Gruppo Lega. *(Applausi)*.

IRTO *(PD-IDP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IRTO *(PD-IDP)*. Signora Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, si arriva al voto di questo decreto per il Ponte sullo Stretto con grande superficialità e senza un'adeguata concertazione, per l'ennesima volta, come è avvenuto in tantissime altre occasioni su altri importanti provvedimenti in questa legislatura, senza avere svolto alcun tipo di concertazione e di interlocuzione con gli enti territoriali e con un dibattito nelle Commissioni portato avanti senza un reale confronto e ignorando le proposte provenienti dalle opposizioni.

Eppure sulle infrastrutture e su ogni opera strategica per il Paese si dovrebbe mantenere un'attenzione

massima, a maggior ragione su un'opera complessa e dai costi elevatissimi come il Ponte sullo Stretto. Si tratta di scelte fondamentali, dall'alto impatto ambientale, che incidono sulla vita stessa delle comunità che vivono quei luoghi. Si capisce dunque che non servono posizioni ideologiche o strumentali alla propria collocazione politica o da sventolare come merce di scambio. Non serve bruciare le tappe, per poi essere costretti a tornare indietro e bloccare l'*iter*, come è avvenuto troppe volte nel recente passato, e non servono soprattutto gli *spot*, funzionali solo a una perenne campagna elettorale da parte del Governo.

Proprio in questa fase il Governo, soltanto per pagare una cambiale elettorale all'alleato leghista, si è fatto trascinare nel progetto dell'autonomia differenziata, che va proprio in una direzione contraria rispetto a qualsiasi forma di ragionevolezza. Un'autonomia che spazzerebbe via ogni idea di solidarietà, di coesione e di giustizia sociale nel Paese. Si tratta di un quadro d'insieme indispensabile per comprendere come la nostra posizione sul decreto, quella del Partito Democratico, non abbia nulla di strumentale, ma riguardi il metodo con cui il Governo Meloni sta proponendo il contenuto del provvedimento stesso o forse - sarebbe meglio dire - l'assenza di contenuto, perché idee e metodo non convincono sulla proposta generale, sullo stato complessivo delle infrastrutture di Calabria e Sicilia, sulla fattibilità stessa dell'opera e sulle coperture finanziarie. L'idea della costruzione del Ponte, senza che sia stato realizzato nulla di concreto, è già costata quasi 900 milioni di euro di consulenze, progetti e indennità. Nel frattempo nulla è stato fatto per migliorare le infrastrutture regionali che versano in condizioni pietose.

La mancata previsione del dibattito pubblico sulla realizzazione di quest'opera non è solo una totale forma di disprezzo del buon senso e di ragioni di opportunità, ma è anche una forma di mancato rispetto delle leggi che prevedono espressamente un dibattito pubblico per opere il cui costo è superiore a 500 milioni di euro. Sostanzialmente è un modo di procedere che rappresenta l'essenza di questo Governo, allergico a ogni forma di confronto e di concertazione. L'Esecutivo, con un atteggiamento inaccettabile, non ha tenuto in considerazione alcuna i rilievi mossi anche durante le recenti audizioni nelle Commissioni competenti (peraltro alla Camera dei deputati, perché in Senato non abbiamo avuto la possibilità di svolgerle), in ordine alla circostanza che l'attuale progetto che proponete di attraversamento stabile sullo Stretto è del tutto insostenibile non solo sotto il profilo tecnico-ambientale, ma anche sotto quello economico-finanziario.

Proprio dal punto di vista finanziario l'opera è del tutto irrealizzabile, considerato che il decreto-legge rimanda al futuro il reperimento delle risorse necessarie. Insomma, sembra una strategia del Governo per arrivare ad annunci di opere che non saranno mai fatte. Signor Ministro, gli annunci però costano e per quelli la copertura finanziaria l'avete trovata: per il piano di comunicazione sono stati subito individuati sette milioni. *(Applausi)*. Per il piano di comunicazione avete trovato le risorse già impegnate, dimenticando in maniera ipocrita che proprio l'insostenibilità della spesa per la costruzione del Ponte sullo Stretto ne bloccò l'ultima volta l'*iter* autorizzativo.

Strettamente legata all'insostenibilità finanziaria dell'opera per assenza di risorse specifiche è la difficoltà derivante dalla mancanza di collegamenti ferroviari adeguati in Calabria e Sicilia. A proposito di questo, signor Ministro, vorrei leggere alcune dichiarazioni legate proprio al tema della mancanza di collegamenti: tantissimi i dubbi sull'utilità e i costi del Ponte sullo Stretto; ci sono parecchi ingegneri che dicono che il Ponte non sta in piedi; non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare quando in Sicilia e in Calabria i treni non ci sono e vanno a binario unico; prima però c'è da sistemare il resto della rete infrastrutturale: ferrovie, porti, aeroporti e strade che adesso sono in condizioni disumane; se dovessi - questa è bellissima - pensare alle grandi infrastrutture, prima penserei a sistemare le infrastrutture regolari, come strade e ferrovie. Sapete chi diceva queste cose che ho appena letto solo qualche anno fa, poco tempo fa? Era proprio lei a dirlo, ministro Salvini. *(Applausi)*. Oggi il Ministro, nella replica, ha fatto riferimento a un nuovo Rinascimento, a Leonardo, a Michelangelo; tuttavia, piuttosto che Rinascimento, ci sembra giravoltismo. Invitiamo quindi il ministro Salvini ad avere anche un po' coerenza rispetto alle sue affermazioni e alle cose che ha fatto, perché stiamo assistendo ad un autentico atto arbitrario e arrogante da parte del Governo che vuole imporre un progetto con tante ombre, senza coperture

finanziarie, attraverso una concessione confusa assegnata senza stabilire un quadro finanziario e tariffario certo. Non è stato previsto alcun tipo di controllo parlamentare sugli investimenti, sulla sicurezza, sulle manutenzioni. Si rileva un'incertezza sulla spesa che rasenta il ridicolo e che diventa da fantascienza se si pensa che al momento i fondi per finanziare l'opera sono tutti da reperire e che il Governo parrebbe intenzionato a prelevarli dai fondi di coesione e sviluppo regionali, cioè dalle aree maggiormente in difficoltà, che avrebbero bisogno di essere aiutate anche con ingenti risorse sulla sanità e sul *welfare,* per fare l'esatto contrario di quello che i cittadini e i territori chiedono, cioè interventi che uniscano il Paese e che mettano tutti i cittadini nella condizione di avere gli stessi diritti.
Per noi la strada è chiara: serve sviluppare una visione integrata del sistema dei trasporti nel Sud e nel Paese per dare ai territori una concreta speranza di sviluppo, ma con progetti realizzabili, non con progetti irrealizzabili.
Non a caso abbiamo provato inutilmente a chiedere al Governo di integrare questo stesso decreto, impegnandolo a pensare e a scrivere in maniera chiara sull'alta velocità in Sicilia per collegare Palermo, Catania e Messina secondo gli *standard* nazionali oppure sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, garantendone la realizzazione in tempi certi. Avete però detto no.
Abbiamo chiesto maggiori collegamenti ferroviari, programmazione e pianificazione, sana gestione dei territori e cura: avete detto no.
Abbiamo proposto di coinvolgere i sindaci e le amministrazioni comunali del territorio interessato e avete detto no.
Abbiamo chiesto di capire meglio, signor Ministro, se è vero che ci sono dei limiti di attraversabilità dello Stretto da parte di alcune navi *(Applausi)* e lei, nella sua relazione di illustrazione del provvedimento, ha qui dato certezza che sotto il Ponte passeranno tutti i tipi di navi. Peccato che il relatore del provvedimento, che è del suo stesso partito, ieri in Commissione ci ha spiegato che esistono già navi che, se si realizzasse quel Ponte, non riuscirebbero a passare sotto. Che cosa vuol dire? Vuol dire che non c'è stata la capacità di confronto, non c'è stata la possibilità di poter interloquire e approfondire.
Insomma quella del Ponte, così come proposto dal decreto, è una potentissima arma di distrazione di massa, brandita ogni qualvolta va distolta l'attenzione mediatica da altro. Ma l'arma di distrazione di massa può servire anche ad altro, ad esempio, a coprire interventi che rischiano di sconquassare ulteriormente il Paese e di cui il Governo deve assumersi la responsabilità politica, perché non è un caso che il decreto Ponte sia nato quasi contemporaneamente all'ultima bozza dagli effetti devastanti sull'autonomia differenziata.
Il nostro no, il no del Partito Democratico è un no a questo decreto per come è strutturato, per l'assenza di coperture finanziarie e di un dibattito pubblico sui territori, perché nei fatti è solo uno *spot (Applausi)*, una ferma opposizione che noi continueremo e proseguiremo nel Paese, dovuta alla mancanza di strategia del Governo sul tema complessivo dello sviluppo intermodale della rete dei trasporti.
Senza tutto questo il decreto Ponte non serve e non è utile per la comunità, ma esclusivamente per la società che andate a finanziare.
Alla vostra propaganda e alla vostra arroganza noi votiamo no. *(Applausi)*.
BUCALO *(FdI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
BUCALO *(FdI)*. Signora Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, quella di oggi è certo una giornata storica. Solo un anno fa, era il mese di agosto, e dagli scranni di Montecitorio io stessa chiedevo chiarezza e rispetto per i siciliani... *(Brusio)*.
PRESIDENTE. Mi scusi, senatrice, la interrompo soltanto per agevolare l'ascolto.
Colleghi del Partito Democratico, non riusciamo ad ascoltare la senatrice.
BUCALO *(FdI)*. La ringrazio, signora Presidente.
Chiedevo chiarezza e rispetto per i siciliani e i calabresi, ribadendo con forza l'importanza strategica di un'opera come il Ponte sullo Stretto di Messina.
Oggi non posso nascondere tutta la mia emozione e la grande soddisfazione per il lavoro svolto in

questi mesi.

Il decreto che oggi andiamo a convertire in legge dello Stato prevede disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria ed è il simbolo dell'attenzione di questo Governo verso il Meridione, un'attenzione vera, concreta, che si traduce nei fatti.

Tali fatti sono frutto di un lavoro operoso, realizzato in tempi rapidi, con l'unico obiettivo di portare grandi benefici, non solo all'Italia, ma all'intera Unione europea, con un impatto significativo sotto il profilo della politica di coesione europea, nell'ottica di creazione di un'unica area di trasporto europea, con la rimozione dei colli di bottiglia del traffico e lo sviluppo di infrastrutture in grado di aumentare l'efficienza del sistema di trasporto e migliorare, finalmente, i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

Anche per l'Unione europea questa grande infrastruttura è la realizzazione di un assetto strategico che completa la dorsale Nord-Sud del continente, contribuendo a quelli che sono gli obiettivi dell'Unione europea, cioè una rete transeuropea dei trasporti, e in termini di coesione. *(Applausi)*.

Il decreto prevede che il progetto definitivo del ponte a campata unica approvato nel 2011 (lo ribadisco, per chi non vuole capire: approvato nel 2011) sia adeguato alle nuove tecnologie e regole di progettazione e alle nuove normative in tema di vincoli ambientali e paesaggistici. *(Applausi)*. Sono le stesse norme, cari colleghi dell'opposizione, che hanno utilizzato Paesi come la Svezia e la Danimarca per costruire opere strutturali simili al Ponte sullo Stretto.

Inoltre, il decreto in questione rimuove anche gli ostacoli di ordine burocratico ed amministrativo che, fino a oggi, hanno costituito un freno importante alla realizzazione dell'opera. Esso ridefinisce la compagine societaria dello Stretto di Messina, prevedendo che la quota di maggioranza, il 51 per cento, spetti al MEF, riservando così allo Stato un ruolo centrale di garanzia e tutela, senza però dimenticare la partecipazione importantissima della Regione Sicilia e della Regione Calabria. Un ruolo di garanzia che si esplicita anche nel prevedere il monitoraggio continuo dell'opera, per evitare infiltrazioni mafiose, affidandolo a un comitato di coordinamento che sarà istituito presso il Ministero dell'interno.

A chi ancora oggi esprime dubbi, perplessità ed opposizioni, voglio ricordare che, a livello giuridico, ci troviamo di fronte ad un'opera assolutamente compatibile con la normativa comunitaria, che ci permetterà di ridurre le modalità di trasporto più inquinanti, come la riduzione del trasporto su gomma in favore del trasporto su rotaie, come richiesto dall'Unione europea. Inoltre ci permetterà di tagliare oltre 100.000 tonnellate di emissioni di anidride carbonica annue. *(Applausi)*.

Ditelo, cari colleghi, che non vi sono problematiche dal punto di vista tecnico, come è stato più volte chiarito dagli esperti. Ricordo a tutti che gli studi fatti in tutti questi anni da scienziati e tecnici sono stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Una delle più grandi società di ingegneria al mondo, la Parsons Corporation, ha dichiarato che non c'era mai stata un'infrastruttura studiata con tanta accuratezza. Infatti, dico oggi con orgoglio che in campo internazionale si parla del modello di Messina, un'opera di alta ingegneria che porterà prestigio e vanto al nostro Paese, al suo saper fare e alle sue competenze ingegneristiche. *(Applausi)*.

Infine, io ancora non riesco a capire come si possa pensare che un ponte sospeso, che non tocca la superficie del mare, possa interferire con la fauna marina. Ho sentito anche di problemi sull'altezza del Ponte. Ebbene, anche quello è un falso problema. Il Ponte avrà un corridoio centrale di 600 metri; al centro arriva ad oltre 72 metri di franco libero navigabile. Ciò significa, colleghi, che è in regola con le norme internazionali della navigazione.

Allora, signor Presidente, rappresentanti del Governo, la verità è che non esiste al mondo un'altra isola con quasi cinque milioni di abitanti, distante dalla terraferma meno di due miglia, che non sia collegata stabilmente con la terraferma. Questa marginalizzazione, subita da anni, è la vera e principale causa del progressivo degrado della situazione economica, sociale e culturale di milioni di siciliani e calabresi.

La costruzione di questa grande opera infrastrutturale sarà anche uno strumento per irradiare crescita economica, sociale e culturale in questi territori, ma soprattutto la sua realizzazione darà finalmente alla Sicilia, alla Calabria e al Meridione tutto una funzione strategica che non ha mai avuto dall'Unità

d'Italia in poi *(Applausi)*: quella di diventare base logistica dell'Europa nel Mediterraneo. Altro che cattedrale nel deserto, il deserto rischiamo di farlo senza il Ponte.

Grazie al Ponte si potrà finalmente parlare anche di alta velocità, si potrà finalmente dare il via a quel modello di portualità diffusa che è in grado di frenare la perdita di competitività dei nostri porti italiani, perché l'unico modello economico possibile per un Paese come il nostro, privo di materie prime, non può che basare il suo futuro su una manifattura sostenuta dalla logistica, ampliando gli spazi verso il Meridione e anche soprattutto guardando al mercato africano, che rappresenta il futuro. *(Applausi)*.

Questa è una strategia a medio e lungo termine che non può prescindere dal Ponte e proprio dal Ponte deve partire, cari colleghi, anche per dare un segnale al mondo della volontà di questa grande Nazione, che troppo a lungo è stata considerata il malato d'Europa. *(Applausi)*.

Infine, mi permetta di dire che questo Governo non ha bisogno di lezioni da parte del MoVimento 5 Stelle sullo sperpero dei soldi dei cittadini. I colleghi hanno certo poca memoria *(Commenti)*. Noi no, non dimentichiamo i milioni sprecati per l'acquisto dei banchi... *(Applausi. Commenti)*. Eh sì, mia cara.

PRESIDENTE. Si rivolga alla Presidenza. Colleghi, lasciamo terminare la senatrice Bucalo, alla quale ho già concesso un minuto in più. *(Commenti)*.

BUCALO *(FdI)*. Purtroppo la verità fa male, brucia. Questa è la serietà consigliata dalla collega Floridia? Dico anche, cara senatrice, che noi non abbiamo bisogno di giocattoli. Di contro, lei sta giocando con la vita di milioni di siciliani e calabresi. *(Applausi)*.

Capisco poi la rabbia dei colleghi del PD, suscitata dal nostro operato, fatto di interventi concreti che rappresentano per voi la chiara dimostrazione che in questi anni non avete fatto altro se non una politica fallimentare, basata sui no. *(Applausi)*.

Comprendo che possa essere dura da digerire che, dopo anni di chiacchiere, questo Governo in poco tempo sia riuscito a portare in Aula un provvedimento che segna in maniera tangibile il passo della costruzione dell'opera. Questo è un dato di fatto. È il modo di operare di questo Governo, cari colleghi. *(Commenti)*. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatrice, siamo già oltre il tempo a sua disposizione, ragion per cui le chiedo di concludere.

BUCALO *(FdI)*. Concludo, Presidente.

PRESIDENTE. Concluda, sempre che i suoi colleghi le consentano di farlo.

BUCALO *(FdI)*. Sono stata interrotta diverse volte, Presidente.

Già oltre un secolo fa, due grandi meridionalisti come Giustino Fortunato e Francesco De Sanctis affermavano che non c'è sviluppo senza coesione, non c'è coesione senza mobilità, non c'è mobilità senza infrastruttura.

Per questi motivi, dichiaro il voto favorevole di Fratelli d'Italia. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*. *(Applausi)*.

Discussione del disegno di legge:

(714) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali*** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

(ore 18,03)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 714, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di intervenire il presidente della 6a Commissione permanente, senatore Garavaglia, per riferire sui lavori della Commissione.

GARAVAGLIA *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, purtroppo, le Commissioni riunite non sono riuscite a completare i lavori, ragion per cui il provvedimento approda in Aula senza relatore.

PATUANELLI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PATUANELLI *(M5S)*. Signor Presidente, siccome c'è stata un'interlocuzione informale tra tutti i Gruppi e non solo - anche con il Governo - e si era proposto di concludere i lavori dopo il voto sul decreto-legge cosiddetto Ponte sullo Stretto e di ricominciare domani con la discussione generale dell'altro provvedimento all'ordine del giorno, credo che dobbiamo procedere in questo modo. Quindi, chiedo di interrompere la seduta e di ricominciare domani mattina con la discussione generale del decreto-legge bollette.

PRESIDENTE. Ho seguito l'interlocuzione informale; c'è una richiesta della Presidenza di iniziare almeno la discussione generale. Chiedo ai Gruppi qual è la proposta unanime, nel senso di sapere se c'è l'accordo di tutti i Gruppi su questo.

Si interviene tramite i Capigruppo in modo tale che possiamo serenamente e in accordo decidere come proseguire.

ROMEO *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, ascoltando i colleghi della maggioranza, penso che l'intenzione sia quanto meno quella di iniziare la discussione generale, senza terminarla nella seduta di oggi, proseguendo eventualmente nella mattinata di domani per poi procedere alla votazione degli emendamenti o votare la fiducia sul provvedimento, se il Governo deciderà in tal senso. Questa potrebbe essere una via di mediazione rispetto alle richieste non concordi su come procedere con i lavori in questo momento.

PRESIDENTE. Ho compreso. Quindi adesso dobbiamo necessariamente avere un'interlocuzione.

MALAN *(FdI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN *(FdI)*. Signor Presidente, mi associo alla richiesta del presidente Romeo. C'è stato un malinteso nell'ambito dei contatti informali avuti; effettivamente questa sera la seduta era prevista fino alle 20. Sarebbe opportuno iniziare la discussione generale, facendo domani ciò che non è possibile fare questa sera.

BOCCIA *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOCCIA *(PD-IDP)*. Signor Presidente, mi rivolgo ai colleghi Malan e Romeo. Siccome la proposta è arrivata dal Governo e i Gruppi di opposizione - lo ribadisco - hanno trovato una sintesi andando incontro alla maggioranza, se quando si fa un accordo, poi viene sistematicamente risolto durante l'ora successiva, non solo non è corretto, ma dico al ministro Ciriani, con il quale dobbiamo lavorare ogni settimana, se questa cosa non regge, non regge mai. Lo dico perché i Gruppi ovviamente erano pronti; abbiamo raggiunto un'intesa per terminare domani entro le ore 14, per poi essere pronti per il *question time*. Stiamo parlando di una discussione generale che dura meno di un'ora e mezza, quindi di fatto terminerebbe questa sera. Penso di interpretare la valutazione di tutti affermando che i Gruppi di opposizione erano pronti a fare la discussione generale domani mattina. Se ci fosse stato detto due ore fa che avremmo fatto la discussione generale questa sera, probabilmente avremmo trovato un accordo.

Mi dispiace, ma non è corretto, presidente Malan, e se c'è stata un'incomprensione, ve ne assumete la responsabilità. Tutto qui, è veramente una questione organizzativa, non c'è nulla di politico. Se apriamo il tema politico, dovremmo infatti ricordare all'Aula perché la Commissione finanze non è riuscita a votare il mandato al relatore. Di questo però discuteremo domani durante la discussione generale.

FREGOLENT *(Az-IV-RE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FREGOLENT *(Az-IV-RE)*. Signor Presidente, io non credo che sia una questione politica, ma soltanto una questione meramente organizzativa.

Penso anche che domani, durante la discussione generale, per esempio, le Commissioni agricoltura e ambiente possano votare il decreto siccità. Il tempo della discussione generale in Aula, serve anche per concludere i lavori in Commissione, visto che le sedute di stasera sono state sconvocate. Immagino

quindi che il Governo abbia bisogno ancora di qualche ora per esprimere tutti i pareri, essendo stata confermata la seduta delle Commissioni riunite domani mattina alle 9,30. Immagino che durante la discussione generale domani mattina si dia il tempo per completare i lavori in Commissioni 8a e 9a.
Credo sia più opportuno rinviare a domani anche per quello che ho detto in merito ai lavori delle Commissioni sul decreto siccità.
RONZULLI *(FI-BP-PPE)*. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
RONZULLI *(FI-BP-PPE)*. Signor Presidente, intervengo solo per mettere agli atti che anche il nostro Gruppo si associa. La nostra volontà è di andare avanti con la discussione generale, almeno fino alle ore 19,30.
PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, lo stato dell'arte è il seguente. Il presidente Patuanelli per primo ha proposto di terminare con questo voto e di iniziare domani mattina l'esame del provvedimento. Quindi questa è la prima proposta e, se non c'è l'accordo di tutti, devo metterla ai voti per alzata di mano. Attualmente l'ordine del giorno è quello che abbiamo stabilito, quindi per cambiarlo bisogna mettere ai voti la proposta, se non ce l'accordo di tutti i Gruppi. Successivamente, se ho capito bene, eventualmente non passasse la prima, c'è la proposta di iniziare comunque la discussione generale, seppure fino alle 19,30.
ROMEO *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
ROMEO *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, mi perdoni: se c'è l'accordo di tutti, si può modificare il calendario della giornata di oggi, ma se non c'è l'accordo di tutti, il calendario va avanti così come era stato stabilito dalla Conferenza dei Capigruppo. Non penso sia possibile intervenire con un voto, modificando l'orario della seduta in corso. Di fronte a un accordo complessivo, possiamo anche decidere di interrompere prima. In assenza di questo accordo, si va avanti secondo il calendario stabilito dalla Conferenza dei Capigruppo, che tra l'altro non è neanche stato messo ai voti, perché votato all'unanimità. Semmai, per agevolare i lavori, la mia proposta è di sospendere per dieci minuti i lavori per dare modo ai Capigruppo di ritrovarsi rapidamente e trovare una soluzione concordata, in modo tale che non si arrivi a un voto e si torni in Aula con una decisione unanime. Questo può essere un modo per venire incontro un po' alle esigenze di tutti, senza ricorrere al voto su una questione come questa.
PRESIDENTE. Presidente Romeo, a norma di Regolamento ovviamente è possibile, ma la mia iniziale intenzione era esattamente quella di dare cinque minuti - dieci vanno benissimo - anche perché ho seguito l'interlocuzione informale e quindi credo che magari sia opportuno riparlarsi e fare un aggiustamento.
Quindi, sospendo la seduta per dieci minuti, dopodiché, se non ci sarà l'unanimità, dovrò mettere ai voti, se rimangono, le proposte di modifica dell'ordine del giorno.
La seduta è sospesa.
(La seduta, sospesa alle ore 18,11, è ripresa alle ore 18,21).

Presidenza del presidente LA RUSSA

Onorevoli colleghi, in relazione a quanto riferito dal senatore Garavaglia, il disegno di legge n. 714, non essendosi concluso l'esame presso le Commissioni riunite, sarà discusso nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati senza relazione, ai sensi dell'articolo 44, comma 3 del Regolamento.
Prima di dichiarare aperta la discussione generale, i Gruppi mi hanno preannunciato che hanno una proposta da avanzare alla Presidenza. Chiedano dunque la parola.
BOCCIA *(PD-IDP)*. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.
BOCCIA *(PD-IDP)*. Signor Presidente, il Gruppo Partito Democratico chiede alla Presidenza e alle Presidenze degli altri Gruppi parlamentari di iniziare la discussione generale del provvedimento direttamente domani mattina.
C'è la disponibilità dei Gruppi di opposizione a garantire il completamento del confronto sul decreto-legge e sulle attività prima che inizi il *question time* che abbiamo intenzione di affrontare negli orari

previsti dal calendario. *(Applausi)*.

MALAN *(FdI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN *(FdI)*. Signor Presidente, ero intervenuto prima della sospensione, come anche il presidente Romeo e la presidente Ronzulli.

PRESIDENTE. Qual è la ragione per cui volete iniziare domani mattina e non adesso la discussione generale?

MALAN *(FdI)*. Risulta che ci siano delle Commissioni che devono lavorare, per esempio sul decreto siccità. Detto questo, non abbiamo una particolare esigenza in tal senso, anzi, prima dell'interruzione ho detto che per noi poteva andar bene continuare.

PRESIDENTE. Lei sta parlando per tutti i Capigruppo di maggioranza o intervenite separatamente? Voglio capire se ci sono controindicazioni. Mi pare di capire che il Capogruppo del PD dica che domani si può garantire che termineremo l'esame del provvedimento entro le ore 14. Ci sono obiezioni? Posso fissare il voto finale domani alle ore 14, magari con la fiducia, se sarà posta?

Allora, avendolo chiesto ai Capigruppo non per le vie traverse, ma in Aula, ed essendoci un impegno a concludere domani entro le ore 14 con il voto finale, al fine di consentire alle Commissioni di lavorare con più calma sul decreto siccità, possiamo togliere la seduta.

ROMEO *(LSP-PSd'Az)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, per cercare di venire incontro a un'esigenza emersa nel dibattito di prima e per avere una maggiore certezza che l'Aula possa finire in tempi ragionevoli, sarebbe forse meglio che domani mattina la seduta avesse inizio alle ore 9,30, se sono tutti d'accordo.

PRESIDENTE. Facciamo lavorare le Commissioni e restringiamo semmai autonomamente i tempi necessari alla discussione generale.

Quindi, con l'impegno a concludere domani con il voto finale entro le ore 14 e al fine di consentire che le Commissioni possano lavorare adesso, togliamo la seduta. I lavori riprenderanno domani mattina, alle ore 10.

Rinvio il seguito dell'esame del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno
per la seduta di giovedì 25 maggio 2023

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 25 maggio, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

(Vedi ordine del giorno)

La seduta è tolta *(ore 18,27)*.

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (**705**)

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

1. Il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

N.B. Approvato il disegno di legge composto del solo articolo 1.

ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

All'articolo 1, comma 1:

alla lettera a)*, numero 1), le parole:* « R.F.I. S.p.a., » *sono sostituite dalle seguenti:* « le società R.F.I. S.p.a. e » *e le parole:* « le Regioni Sicilia e Calabria » *sono sostituite dalle seguenti:* « la Regione siciliana e la Regione Calabria »;

dopo la lettera a) *è inserita la seguente:*

« *a-bis)* all'articolo 1, terzo comma, le parole: "delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS" sono sostituite dalle seguenti: "delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a." »;

alla lettera b), *numero 1), capoverso, al primo e al terzo periodo, le parole:* « Regione Sicilia » *sono sostituite dalle seguenti:* « Regione siciliana » *e le parole:* « da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « dalle società R.F.I. S.p.a. »;

alla lettera c):

al numero 1), le parole: « a R.F.I. » *sono sostituite dalle seguenti:* « alla società R.F.I. »;

al numero 2), le parole: « "ad eccezione » *sono sostituite dalle seguenti:* « ", ad eccezione »*, dopo la parola:* « ferroviari » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e le parole:* « di R.F.I. » *sono sostituite dalle seguenti:* « della società R.F.I. »;

alla lettera d)*, capoverso Art. 3*-bis:

al comma 1, dopo le parole: « dell'articolo 16 del » *sono inserite le seguenti:* « testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al »;

al comma 4:

al primo periodo, dopo le parole: « lettera *c)*, del » *sono inserite le seguenti:* « testo unico di cui al »;

al secondo periodo, le parole: « del decreto legislativo » *sono sostituite dalle seguenti:* « , del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo »;

al terzo periodo, le parole: « e i trasporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « e dei trasporti » *e le parole:* « del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020 » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'articolo 1, comma 7, della legge 6 novembre 2012, n. 190 »;

al quarto periodo, le parole: « della finanza pubblica.". » *sono sostituite dalle seguenti:* « della finanza pubblica. »;

al comma 5, secondo periodo, le parole: « , e il medesimo opera » *sono sostituite dalle seguenti:* « . Il commissario opera » *e dopo le parole:* « terzo e quarto periodo » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , »;

alla lettera e)*, capoverso 6:*

al primo periodo, dopo la parola: « concessionaria, » *sono inserite le seguenti*: « nel limite massimo di 500.000 euro annui, »;

al terzo periodo, dopo la parola: « scelti » *sono inserite le seguenti:* « , d'intesa con la Regione siciliana e la Regione Calabria, »;

è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La Regione Calabria e la Regione siciliana si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa di cui al terzo periodo; decorso tale termine, l'intesa si intende acquisita ».

All'articolo 2:

al comma 1, le parole: « di seguito "società » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominata: "società »*, la parola:* « riprende » *è sostituita dalle seguenti:* « riacquista efficacia » *e le parole:* « di seguito "opera" » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato: "opera" »;

al comma 3, al primo periodo, le parole: « A.N.A.S. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « La società A.N.A.S. S.p.a. » *e, al terzo periodo, la parola:* « provvederà » *è sostituita dalla seguente:* « provvede »;

al comma 4, le parole: « , d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è autorizzato a sottoscrivere » *sono sostituite dalle seguenti:* « è autorizzato a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, »;

al comma 5, le parole: « "Le società » *sono sostituite dalle seguenti:* « "le società » *e la parola:* « partecipazione" » *è sostituita dalla seguente:* « partecipazione," »;

al comma 6, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto »;
al comma 7, dopo le parole: « n. 1158 » *sono inserite le seguenti:* « , come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto » *e le parole:* « di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo 1, primo comma, della medesima legge n. 1158 del 1971, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto »;
al comma 8, lettera c)*:*
all'alinea, le parole: « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;
al numero 2), la parola: « pedaggiamento » *è sostituita dalla seguente:* « pedaggio »;
al numero 3), le parole: « riscosso da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « riscosso dalla società R.F.I. S.p.a., » *e le parole:* « sostenuti da R.F.I. S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « sostenuti dalla società R.F.I. S.p.a. »;
al numero 5), le parole: « dell'opera, e le » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'opera e le »;
dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti:
« 8-*bis.* Il costo complessivo dell'opera di cui al comma 8, lettera *c)*, numero 5), nel limite massimo dell'importo indicato nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza ai sensi dell'articolo 3, comma 1, è rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai sensi del presente comma nonché dei commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *a)*, della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022 e nei limiti di cui ai commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)*, della citata direttiva 2014/24/UE.
8-*ter*. A decorrere dal 1° gennaio 2022 fino alla data della deliberazione di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, l'adeguamento dei prezzi spettante al contraente generale in caso di stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, è pari all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui ai commi 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo.
8-*quater*. Ai fini di cui al comma 8-*ter*, l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale è calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. nell'anno 2022, secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara. Ai fini della determinazione della variazione percentuale del valore di ciascuno dei progetti di cui al primo periodo si procede calcolando il rapporto tra:
a) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;
b) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.
8-*quinquies*. All'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui al comma 8-*quater* si applica una decurtazione pari alla media delle percentuali di ribasso registrate in esito all'aggiudicazione delle gare relative ai quattro progetti di cui al predetto comma 8-*quater* ».
All'articolo 3:

al comma 2:
alla lettera a)*, le parole:* « norme tecniche di costruzione NTC2018 » *sono sostituite dalle seguenti:* « norme tecniche per le costruzioni NTC2018, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, » *e dopo la parola*: « modifiche » *sono inserite le seguenti*: « alla modellazione geologica e »;
alla lettera c)*, la parola:* « salvo » *è sostituita dalla seguente:* « salve »;
alla lettera f)*, le parole:* « n. 1158 del 1971 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 17 dicembre 1971, n. 1158, »;
al comma 3, le parole: « corredata dagli » *sono sostituite dalle seguenti:* « corredata degli »;
al comma 4, secondo periodo, le parole: « del medesimo articolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « del medesimo comma » *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:* « del presente articolo »;
al comma 5:
al quinto periodo, le parole: « di adeguamento, le » *sono sostituite dalle seguenti:* « di adeguamento e le » *e le parole:* « già espresse » *sono sostituite dalle seguenti:* « già espressi »;
al settimo periodo, le parole: « e trasporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « e dei trasporti »;
al comma 7:
all'alinea, al primo periodo, le parole: « di cui al » *sono sostituite dalle seguenti:* « ai sensi del » *e, al secondo periodo, le parole:* « Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile, di seguito CIPESS, » *sono sostituite dalle seguenti:* « Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) »;
alla lettera a)*, la parola:* « ritenuti » *è sostituita dalla seguente:* « ritenute »;
alla lettera d)*, le parole:* « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;
al comma 9, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41 »;
al comma 11, dopo le parole: « del progetto esecutivo » *sono inserite le seguenti*: « e delle relative varianti ».
Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:
« Art. 3-*bis*. - *(Procedure espropriative relative all'opera)* - 1. Con riguardo alle procedure espropriative previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, relative alle opere di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, l'autorità espropriante costituisce uno spazio *internet* ad accesso riservato, denominato "cassetto virtuale", finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti, nonché uno spazio *internet* a libero accesso, denominato "fascicolo virtuale", finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.
2. Le modalità operative di attivazione del cassetto virtuale e le modalità di deposito degli atti di cui all'articolo 12 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e del decreto di esproprio, nonché il flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, anche ai fini della notificazione degli atti ai sensi degli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.
3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:
a) l'identificazione dei soggetti attivi dell'espropriazione ai sensi dell'articolo 3 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, con allegazione degli eventuali atti di delega dei poteri espropriativi e dei provvedimenti di designazione del dirigente dell'ufficio per le espropriazioni e del responsabile del procedimento espropriativo di cui all'articolo 6 del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

b) i provvedimenti di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione della pubblica utilità;
c) il piano particellare di esproprio, completo di parte grafica e descrittiva;
d) i documenti di cui all'articolo 16, commi 1 e 2, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001;
e) una relazione con i criteri di quantificazione degli oneri, diretti e indiretti, di esproprio e occupazione;
f) le comunicazioni di avvio del procedimento;
g) i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;
h) le ordinanze di pagamento e di deposito, ai sensi dell'articolo 26 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 ».
All'articolo 4:
al comma 1, le parole: « n. 1158 del 1971 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 17 dicembre 1971, n. 1158, »;
al comma 3:
all'alinea, le parole: « generale, nonché » *sono sostituite dalle seguenti:* « generale nonché », *dopo le parole:* « commi 7 e 8 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e dopo la parola:* « rinunzie » *sono aggiunte le seguenti*: « e condizioni »;
alla lettera a)*, dopo le parole:* « nei giudizi pendenti » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e la parola:* « maturata » *è sostituita dalla seguente:* « maturati »;
dopo la lettera b) *sono aggiunte le seguenti*:
« *b-bis)* l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale, dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui all'articolo 2, commi 8-*bis,* 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies;*
b-ter) l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, da inserire negli atti aggiuntivi come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge »;
al comma 4, lettera a)*, le parole:* « corredata dagli » *sono sostituite dalle seguenti:* « corredata degli »;
al comma 6, le parole: « piano economico finanziario » *sono sostituite dalle seguenti:* « piano economico-finanziario »;
al comma 7, le parole: « con RFI S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « con la società R.F.I. S.p.a. » *e le parole:* « con ANAS S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « con la società ANAS S.p.a. »;
dopo il comma 7 sono inseriti i seguenti:
« 7-*bis*. Coerentemente con quanto previsto dal comma 7, al fine di consentire il celere completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania quale intervento funzionale alla completa operatività dell'opera, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi indicati nel piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Per il coordinamento e la realizzazione degli interventi e delle opere di cui al primo periodo, il Commissario straordinario può nominare fino a due subcommissari, responsabili di uno o più interventi. Al Commissario straordinario e agli eventuali subcommissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario e gli eventuali subcommissari nominati possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
7-*ter.* Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello

Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
7-*quater*. L'Autorità di sistema portuale dello Stretto individua i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture e avvia un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. A tal fine la medesima Autorità di sistema portuale individua, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle finanziate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare, le infrastrutture che possono essere oggetto della rifunzionalizzazione di cui al primo periodo »;
al comma 8:
al primo periodo, le parole: « di R.F.I. S.p.a. e Anas S.p.a. » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;
al secondo periodo, dopo le parole: « comma 491 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e dopo le parole:* « al primo periodo » *sono inserite le seguenti:* « del presente comma »;
è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, ai fini di cui all'articolo 23-*bis* del medesimo decreto legislativo »;
dopo il comma 8 è inserito il seguente:
« 8-*bis*. Il monitoraggio della realizzazione dell'opera per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa è attuato con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 »;
al comma 9, le parole da: « Agli oneri » *fino a:* « complessivi » *sono sostituite dalle seguenti*: « Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi per l'anno 2023, si provvede » *e le parole:* « delle finanze, delle » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle finanze delle »;
dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:
« 9-*bis*. La società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un "Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto" volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, comunque non oltre l'anno 2030. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030.
9-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
9-*quater*. Per le attività di cui all'articolo 3-*bis* è autorizzata la spesa di 150.000 euro per l'anno 2024, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
9-*quinquies*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le

occorrenti variazioni di bilancio ».

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 1.

(Assetto societario e governance *della Stretto di Messina S.p.a.)*

1. Alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, primo comma:

1) al primo periodo, le parole « partecipano, in misura non inferiore al 51 per cento, la società ANAS Spa, le regioni Sicilia e Calabria, nonché altre società controllate, anche indirettamente, dallo Stato » sono sostituite dalle seguenti: « partecipano le società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a., la Regione siciliana e la Regione Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51 per cento, il Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione, coerentemente con quanto previsto all'articolo 3-*bis*. »;

2) il secondo periodo è abrogato;

a-bis) all'articolo 1, terzo comma, le parole: « delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS » sono sostituite dalle seguenti: « delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

b) all'articolo 2:

1) il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il Consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ricoprono rispettivamente la carica di presidente e di amministratore delegato, un membro designato dalla Regione Calabria, un membro designato dalla Regione siciliana e un membro designato congiuntamente dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. Il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo, in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; un membro effettivo è designato dalla Regione Calabria congiuntamente alla Regione siciliana; un membro effettivo e un membro supplente sono designati congiuntamente dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

2) il terzo comma è sostituito dal seguente:

« La remunerazione dei componenti del Consiglio di amministrazione è determinata ai sensi dell'articolo 2389 del codice civile. La remunerazione dei membri del Collegio sindacale è determinata ai sensi dell'articolo 2402 del codice civile. »;

c) all'articolo 3:

1) al primo comma, le parole « all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « alla società R.F.I. S.p.a. »;

2) al secondo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ad eccezione delle spese relative agli impianti ferroviari, che sono a carico della società R.F.I. S.p.a., secondo quanto disciplinato dal quadro legislativo e regolatorio vigente »;

d) l'articolo 3-*bis* è sostituito dal seguente:

« Art. 3-*bis*. - *1*. La Stretto di Messina S.p.A. costituisce società *in house* ai sensi dell'articolo 16 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

2. Lo statuto della società prevede che oltre l'ottanta per cento del fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a essa affidata dagli enti pubblici soci.

3. Ai fini dell'esercizio del controllo analogo, lo statuto definisce particolari prerogative e diritti spettanti agli amministratori designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla vigilanza sull'attività della società e definisce indirizzi idonei a garantire che, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 2, comma 1,

lettera *c)*, del testo unico di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016, sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per le predette funzioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'articolo 214, comma 3, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ai sensi dell'articolo 1, comma 7, della legge 6 novembre 2012, n. 190. All'attuazione del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone al Presidente del Consiglio dei Ministri la nomina di un commissario straordinario qualora ne ravvisi la necessità, tenuto conto dell'attività di vigilanza svolta ai sensi del comma 4. Il commissario è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze. Il commissario opera secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, secondo periodo, comma 5, primo e quinto periodo, comma 6, terzo e quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Il commissario si avvale, per l'espletamento delle proprie funzioni, delle risorse umane, strumentali e finanziarie della società concessionaria, nonché di quelle della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. *»*;
e) all'articolo 4, il comma 6 è sostituito dal seguente:
« *6.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, nel limite massimo di 500.000 euro annui, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato scientifico opera secondo principi di autonomia e indipendenza ed esprime, in particolare, parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti. Il Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti, d'intesa con la Regione siciliana e la Regione Calabria, tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza. La Regione Calabria e la Regione siciliana si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa di cui al terzo periodo; decorso tale termine, l'intesa si intende acquisita »;
f) all'articolo 5, il comma 2 è abrogato.
EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO
01.1
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)
Respinto
All'articolo premettere il seguente:

«Art. 01.
(Misure per favorire la continuità territoriale della Sicilia)

1. In coerenza con il programma A1008 previsto nell'ambito del Contratto di Programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa, di rinnovo e *upgrading* della flotta volto a garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari e marittimi per la Sicilia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato alla spesa di ulteriori 500 milioni per l'anno 2023 volti all'acquisto di nuovo materiale rotabile adeguato alle navi ferroviarie da 230 metri nonché di tre navi veloci adibite al trasporto passeggeri.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante la riduzione complessiva dei regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale di cui all'elenco contenuto nel rapporto annuale sulle spese fiscali di cui articolo 21, comma 11-*bis*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per un importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2023. Con uno o più regolamenti adottati con

decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono stabilite le modalità tecniche per l'attuazione del presente comma con riferimento ai singoli regimi interessati.».

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

Sopprimere l'articolo.

Conseguentemente, all'articolo 2:

- *al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole:* ", come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto"*;*

- *al comma 7 sopprimere le parole:* ", come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto" *e le parole:* ", come modificato dall'articolo 1 del presente decreto".

1.2

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Precluso

Sopprimere l'articolo.

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.3

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Precluso

Sopprimere l'articolo.

1.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(*Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente*)

1. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3 e 4.

1.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Improponibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di efficientamento ecosostenibile dei collegamenti ferroviari in Sardegna)

1. Al fine di ridurre il divario infrastrutturale ferroviario tra la Regione Autonoma della Sardegna e il resto del territorio nazionale, nonché di garantire il diritto alla mobilità delle persone e favorire lo sviluppo e crescita socio-economica della regione sarda, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale con una dotazione di 370 milioni di euro per l'anno 2023.

2. Al fine di sottrarre dal suo isolamento ferroviario la città di Nuoro e il suo circondario, la linea ferroviaria Nuoro-Macomer è trasferita a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.a per il suo

inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale, previa intesa con la regione Sardegna.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 1, finalizzate alla realizzazione, alla ristrutturazione, al riammodernamento della rete ferroviaria sarda, con particolare riguardo ai collegamenti Nuoro-Macomer e Nuoro - Olbia;

b) i contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 40 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto di persone e merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, degli interventi indicati alla lettera a) destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

c) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi delle lettere a) e b), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

4. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente, sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Disposizioni urgenti in materia di collegamenti ferroviari in Sardegna").

1.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Improponibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Misure urgenti a favore delle zone colpite da disastri franosi nelle regioni colpite dalle alluvioni)

1. Al fine di favorire la realizzazione di interventi urgenti per la gestione emergenziale delle alluvioni del maggio 2023, le risorse di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché 50 milioni delle risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono destinate alle regioni colpite dalle avversità atmosferiche.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse;

b) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi della lettera a), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

3. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.»

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Misure urgenti a favore delle zone colpite da disastri franosi nelle regioni colpite dalle alluvioni").

1.7

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Improponibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate)

1. Al fine di favorire la realizzazione di investimenti in materia di mobilità ferroviaria nel territorio nazionale, nonché di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse regioni, le risorse di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché 50 milioni delle risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono destinate alle regioni Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna.

2. Al fine di sottrarre dal suo isolamento ferroviario la città di Nuoro e il suo circondario, la linea ferroviaria Nuoro-Macomer è trasferita a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana s.p.a per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale, previa intesa con la regione Sardegna.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione sono stabiliti:

a) le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 1, finalizzate alla realizzazione, alla ristrutturazione, al riammodernamento della rete ferroviaria nei territori regionali indicati. I contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 40 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto di persone e merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, di interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

b) la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi della lettera a), l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi della citata lettera, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso.

4. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, i commi da 487 a 493 sono soppressi.».

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3, 4 e sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: ("Disposizioni urgenti in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate").

1.8

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera a)*, numero 1), apportare le seguenti modificazioni:*

a) dopo le parole: «e dei trasporti,» *inserire le seguenti:* «e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.»;

b) sostituire le parole: «al quale ultimo» *con le seguenti:* «ai quali, congiuntamente,».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.9

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera b).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.10

Di Girolamo, Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 1).*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.11

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo, sostituire le parole: "*due designati" *con le seguenti:* "uno designato".

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.12

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo sostituire le parole:* "che ricoprono" *con le seguenti*: "che ricopre".

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.13

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), al primo periodo, dopo le parole:* "Regione siciliana" *inserire le seguenti:* ", un membro designato congiuntamente dai comuni di Villa San Giovanni e di Messina"."

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.14

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

***Al comma 1, lettera b), numero 1), capoverso, dopo il primo periodo inserire il seguente:* "Fanno altresì parte del Consiglio di amministrazione i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, che svolgono l'incarico a titolo gratuito".**

Conseguentemente:

a) al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2);

b)al comma 1, lettera d), capoverso "Art. 3-bis*", comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente: "*La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190."

1.15

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Precluso

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), capoverso, dopo il primo periodo inserire il seguente:* "Fanno altresì parte del Consiglio di amministrazione i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, che svolgono l'incarico a titolo gratuito".

1.16

Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera b)*, numero 1), aggiungere, in fine, il seguente periodo*: "Alle riunioni del Consiglio di amministrazione sono invitati a partecipare i rappresentanti degli enti locali interessati dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.17

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2).

1.18

Basso, Fina, Irto, Misiani

Id. em. 1.17

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 2).*

1.19

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Id. em. 1.17

Al comma 1, lettera b)*, sopprimere il numero 2).*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.20

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

***Al comma 1, lettera* b)*, numero 2), sostituire il capoverso con il seguente* : "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo**gratuito.".

1.21

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Precluso

Al comma 1, lettera b)*, numero 2), sostituire il capoverso con il seguente:* "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio dei lavori dell'opera e comunque nei limiti previsti dal decreto ministeriale 24 dicembre 2013, n. 166.".

1.22

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera b), numero 2), sostituire il primo periodo con il seguente: «Alla remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione sono applicate le disposizioni di cui all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e di cui all'articolo 11, comma 6, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.23

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera c).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.24

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera c)*, sopprimere il numero 1).*

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.25

Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera c)*, sopprimere il numero 2).*

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.26

Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera d).

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.27

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, al comma 2 aggiungere, in fine, i seguenti periodi*: «La produzione ulteriore rispetto al limite di fatturato di cui al periodo precedente, che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che consenta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società. Il mancato rispetto del limite quantitativo di cui al periodo precedente costituisce grave irregolarità ai sensi dell'articolo 2409 del codice civile e dell'articolo 15 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.».

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.28

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente:* "La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190.".

1.29

Di Girolamo, Lorefice (*)

Id. em. 1.28

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, comma 4, sostituire il terzo periodo con il seguente:* «La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 6 novembre 2012, n. 190.».

_____

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.30

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Id. em. 1.28

Al comma 1, lettera d), al capoverso "Art. 3-*bis*"*, al comma 4, sostituire il terzo periodo, con il*

seguente: "La società concessionaria è tenuta al rispetto degli adempimenti di cui alla legge 190 del 2012.".

1.31

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 1, lettera d), al capoverso "Art. 3-*bis*"*, sopprimere il comma 5.*

1.32

Basso, Fina, Irto, Misiani

Id. em. 1.31

Al comma 1, lettera d)*, capoverso "Art. 3*-bis"*, sopprimere il comma 5.*

1.33

Di Girolamo, Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera e).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.34

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1, lettera e)*, capoverso «comma 6», terzo periodo, sostituire le parole: «da* 9 membri»*fino alla fine del periodo con le seguenti:* «da 11 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione, con criteri di multidisciplinarietà, e dotati di elevata e riconosciuta esperienza».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.35

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 1, lettera e)*, capoverso comma 6, terzo periodo, sostituire le parole da:* "scelti" *fino alla fine del periodo con le seguenti:* "di cui 5 indicati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, 3 dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e 1 dal Ministero della cultura, scelti tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche o particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche".

1.36

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera f).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G1.1

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la

realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in tale contesto, nel corso della audizioni sul decreto in esame sono stati ascoltati il sindaco di Messina e la sindaca di Villa San Giovanni, che avevano chiesto non solo di essere auditi, ma, anche in virtù del fatto che quei territori sarebbero interessati profondamente dalla realizzazione del ponte, di essere coinvolti per potere dare un contributo in via preliminare, per capire come trasformare le loro città e preparare, in modo ragionato, le necessarie varianti urbanistiche per poterlo realizzare,

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che i sindaci di Villa San Giovanni e di Messina, i due comuni maggiormente coinvolti dall'eventuale realizzazione dell'opera, possano prendere parte ai CDA della società Stretto di Messina, senza oneri aggiuntivi per gli enti e per la società, e rappresentati direttamente al tavolo del gruppo di lavoro del progetto Ponte sullo Stretto.

G1.2

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

gli articoli 1 e 2 del decreto-legge in esame modificano alcuni articoli della legge n. 1158 del 1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società «Stretto di Messina» che viene qualificata come società *in house*;

l'articolo 2 prevede, in particolare, che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale della Società Stretto di Messina S.p.A. siano composti da 5 membri ciascuno e la remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale è determinata ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 2389 e dell'articolo 2402 del codice civile;

si prevede, quindi, che la definizione dei compensi non sia più soggetta alla disciplina prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni, bensì dal codice civile, senza previsione di tetto alcuno;

la disciplina vigente ai sensi del decreto ministeriale n. 166 del 2013 prevede, in generale, l'applicazione di un tetto massimo agli emolumenti pari a 240 mila euro annui per gli organi delle società *in house*;

si ricorda che la Società Stretto di Messina, posta in liquidazione il 15 aprile 2013, ha mantenuto un onere annuo elevato, sceso sotto i due milioni di euro solo nel 2015, a fronte di assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, peraltro affidata ad avvocati esterni (Delibera 23/2018 Corte dei conti),

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che i componenti del consiglio di amministrazione della SdM svolgano l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio lavori dell'opera e ad applicare in ogni caso, a decorrere da tale data, i limiti previsti dal decreto ministeriale n. 166 del 2013, disciplina vigente per le società *in house*.

G1.3

Basso, Fina, Irto, Misiani

Accolto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche.

G1.4

Fina, Basso, Irto, Misiani

Accolto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

l'articolo 1 del decreto in esame prevede che, con decreto ministeriale si provveda alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato deve esprimere parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti;

detto Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti - si legge nella norma - «tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza»;

i suddetti componenti sono scelti con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con la Regione Siciliana e la Regione Calabria, escludendo il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e il Ministero della cultura, amministrazioni competenti in materia ambientale e paesaggistica, di preminente interesse in caso di realizzazione dell'opera,

impegna il Governo:

a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche.

G1.5

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la

realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

gli articoli 1 e 2 del decreto-legge in esame modificano alcuni articoli della legge n. 1158 del 1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società «Stretto di Messina» che viene qualificata come società *in house*;

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina e dunque regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali;

il progetto è privo allo stato attuale di qualsiasi valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione ambientale e non si comprende come possano essere avviati i lavori o posata la prima pietra nel 2024 in assenza di un *iter* burocratico che preveda un'attenta analisi dell'impatto ambientale dell'opera;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

considerato che:

il decreto in esame prevede che il progetto definitivo sarà sottoposto ad un percorso che prevede tre passaggi fondamentali: l'adeguamento e aggiornamento tecnico ad eventuali sopravvenienze di fatto e di strumenti e/o conoscenze tecniche, l'esame in conferenza di servizi e VIA, l'approvazione in CIPE;

in relazione al progetto del 2011, dall'esame del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS del 15/03/2013, n. 1185, si evince che, in relazione al progetto delle parti variate sottoposto a procedura VIA, vi siano numerosi approfondimenti e chiarimenti su diversi aspetti;

per i suesposti motivi la Commissione ha ritenuto di non poter esprimere parere sulla compatibilità ambientale delle parti variate del progetto;

in particolare, l'articolo 3, comma 6, prevede che la VIA debba essere concentrata solo sugli elementi di novità del progetto;

un progetto di tale portata necessita di una procedura VIA adeguata e completa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare misure tese a risolvere le problematiche evidenziate in premessa e considerare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine di prevedere tutte le iniziative normative volte a garantire che la procedura di V.I.A. sia effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato e che preveda pertanto un giudizio complessivo ed unitario inclusivo sia dell'impianto originario, sia delle prescrizioni nuove ed aggiornate.

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 2.

(Rapporto di concessione)

1. Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito denominata: « società concessionaria », di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riacquista efficacia la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di seguito denominato: « opera », comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.

2. Entro il termine di nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta una o più direttive con le quali sono definiti i tempi e le modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della nomina degli organi sociali. All'esito della revoca dello stato di liquidazione della società concessionaria, con le direttive di cui al primo periodo sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale in relazione ai compiti alla medesima affidati ai sensi della presente legge.
3. La società ANAS S.p.a. è autorizzata a trasferire al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società concessionaria, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento del Tesoro provvede a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di cui al primo periodo. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.
4. Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale di cui al primo periodo sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197. Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.
5. All'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, le parole « le società Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS Spa sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione, » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ».
6. Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, la società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni di cui al presente decreto. Entro il medesimo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto.
7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3-*bis* della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all'articolo 1, primo comma, della medesima legge n. 1158 del 1971, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera.
8. Per le finalità di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della citata legge n. 1158 del 1971. I predetti atti aggiuntivi, assentiti con le modalità di cui all'articolo 1, terzo comma, della legge n. 1158 del 1971, disciplinano, tra l'altro:
a) la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione;
b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato entro il 31 luglio 2024;
c) il nuovo piano economico-finanziario della concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:
1) la copertura finanziaria dell'investimento, anche attraverso finanziamenti all'uopo contratti sul

mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;
2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;
3) il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso dalla società R.F.I. S.p.a., determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti dalla società R.F.I. S.p.a.;
4) i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima ai sensi dell'articolo 4, comma 6;
5) il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale di cui all'articolo 3, comma 2.
8-*bis.* Il costo complessivo dell'opera di cui al comma 8, lettera *c)*, numero 5), nel limite massimo dell'importo indicato nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza ai sensi dell'articolo 3, comma 1, è rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai sensi del presente comma nonché dei commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *a)*, della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022 e nei limiti di cui ai commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)*, della citata direttiva 2014/24/UE.
8-*ter*. A decorrere dal 1° gennaio 2022 fino alla data della deliberazione di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, l'adeguamento dei prezzi spettante al contraente generale in caso di stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, è pari all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui ai commi 8-*quater* e 8-*quinquies* del presente articolo.
8-*quater*. Ai fini di cui al comma 8-*ter*, l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale è calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi dalle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. nell'anno 2022, secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara. Ai fini della determinazione della variazione percentuale del valore di ciascuno dei progetti di cui al primo periodo si procede calcolando il rapporto tra:
a) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;
b) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.
8-*quinquies*. All'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale di cui al comma 8-*quater* si applica una decurtazione pari alla media delle percentuali di ribasso registrate in esito

all'aggiudicazione delle gare relative ai quattro progetti di cui al predetto comma 8-*quater*.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

2.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Sopprimere l'articolo.

2.2

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 1.

2.3

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 2.

2.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

***Sopprimere i commi 3** e 4.*

Conseguentemente, all'articolo 4, il comma 9, è sostituito dai seguenti:

"9. Al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, e favorire lo sviluppo e crescita socio-economica della regione Sicilia, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per il potenziamento del trasporto ferroviario regionale con una dotazione di 370 milioni di euro per l'anno 2023. Le risorse del fondo contribuiscono a incrementare la dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie siciliane, e alla gestione della circolazione in sicurezza della rete ferroviaria regionale.

9-*bis*. Alla relativa copertura si provvede per 320 milioni mediante corrispondente riduzione delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché per 50 milioni utilizzando le risorse di cui al comma 493, articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, che è conseguentemente soppresso dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.".

2.5

Trevisi

Precluso

Sopprimere il comma 3.

2.6

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 4.

2.7

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 5.

2.8

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 6.

2.9

Di Girolamo, Sironi

Respinto

Al comma 6, secondo periodo, e ovunque ricorrono, sopprimere le seguenti parole: «, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto;».

2.10

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 7.

2.11

Trevisi

Respinto

Sopprimere il comma 8.

2.12

Di Girolamo, Sironi

Respinto

Al comma 8 sopprimere la lettera a).

2.13

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 8, lettera a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* ", fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera".

2.14

Di Girolamo

Id. em. 2.13

Al comma 8, lettera a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "*, fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera;".

2.15

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Id. em. 2.13

Al comma 8, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: "fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera.".

2.16

Trevisi

Respinto

Al comma 8, lettera c)*, sopprimere il numero 1).*

2.17

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 8, dopo la lettera c)*, aggiungere la seguente:*

"c-bis*)* la vigilanza ed il controllo sulle attività di gestione dell'opera da parte della concessionaria in relazione, in particolare, agli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico, che sono

assicurati attraverso la istituzione di una specifica Direzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso il Ministero dell'economia e delle finanze o altro specifico organismo ministeriale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze presentano alle competenti Commissioni parlamentari apposita relazione annuale sulla attività di vigilanza e controllo sulla manutenzione, la sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione.".

2.18

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

***Sopprimere i commi da 8-* bis *a 8-* quinquies.**

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3, sopprimere le lettere b-*bis*) *e* b-*ter*).

2.19

Basso, Fina, Irto, Misiani

Precluso

Sopprimere i commi da 8-bis *a 8*-quinquies.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3:

- *alla lettera b*-bis) *sostituire le parole*: "all'articolo 2, commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies" con le seguenti*: "di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 31/03/2023, n. 36";

- *alla lettera b*-ter) *sostituire le parole*: "alle vigenti disposizioni di legge" *con le seguenti*: "all'articolo 60 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

G2.1

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house,* regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con il decreto si ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina Spa in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della società e sono disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

in relazione alla possibilità di un incremento dei costi dell'opera è necessario ribadire la responsabilità del contraente generale in ordine al rispetto delle tempistiche di esecuzione dei lavori, nella parte in cui si disciplina il contenuto degli atti aggiuntivi in merito alla durata della concessione,

impegna il Governo:

a chiarire, nell'ambito del rapporto concessorio, la responsabilità del contraente generale per

eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera nella parte in cui si disciplina il contenuto degli atti aggiuntivi in merito alla durata della concessione.

G2.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

il riavvio dell'attività della Società Stretto di Messina S.p.A. e delle procedure di progettazione e realizzazione dell'opera, previsti dal disegno di legge in esame, comporta la necessità di ridefinire una serie di impegni. Per tale motivo, l'articolo 2, comma 8, autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia a stipulare con la medesima Società uno o più atti aggiuntivi

alla Convenzione di concessione, che devono prevedere tra l'altro la durata della concessione. Infatti, la lettera a), comma 8, articolo 2, recita: «la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione»,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 8, lettera a), al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera con corrispondenti proroghe della durata della concessione non siano concesse laddove i ritardi nell'esecuzione dell'opera siano attribuibili a responsabilità del contraente generale.

G2.3

Basso, Fina, Irto, Misiani

Accolto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

impegna il Governo:

ad individuare idonee modalità, nell'ambito del rapporto tra MIT e concessionaria, per le attività di vigilanza e di controllo sugli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico.

G2.4

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in sede di audizione dinanzi le Commissioni riunite in sede referente, l'Anac ha svolto diverse considerazioni e osservazioni con particolare riferimento ai vincoli europei esistenti in relazione alla scelta di non svolgere una gara, ai vincoli finanziari conseguenti a tale scelta e alla necessità di prevedere delle cautele volte ad evitare un eccessivo rafforzamento della posizione della parte privata contraente generale;

occorre infatti rimarcare la necessità di salvaguardare sempre e comunque l'interesse pubblico sotteso alla realizzazione di una importante opera non solo a livello nazionale ma anche a livello

internazionale, anche nei confronti delle parti private e di garantire il rispetto delle necessarie procedure di trasparenza e controllabilità dell'opera;

le proposte emendative che recepivano, condividendole, tali osservazioni, sono state respinte e il *general contractor* che dovrà realizzare il Ponte sullo Stretto, in base al disposto del decreto in esame, godrà di una posizione di vantaggio rispetto al soggetto pubblico laddove, tra le rinunzie e le condizioni per chiudere il contenzioso, non figurano la previsione che saranno a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, che eventuali maggiori costi e tempi saranno riconosciuti unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi; non è stato previsto l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento, non è stato inserito l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP, non è stato previsto il divieto di subappalto a cascata;

si ricorda infatti che il nuovo codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023) ha introdotto il cosiddetto «subappalto a cascata», che desta particolare preoccupazione fra gli stessi operatori, non soltanto per gli aspetti applicativi, ma per i controlli non adeguatamente disciplinati in particolare sul fronte delle prestazioni di lavoro e dei controlli sull'esecuzione dei lavori. Il subappalto a cascata rischia infatti di dare origine a fenomeni di infiltrazione e ad una difficile garanzia di tutela delle condizioni di lavoro e sicurezza sul lavoro lungo l'intera filiera;

in particolare, l'articolo 119, comma 17, del nuovo codice dei contratti pubblici prevede che: «Le stazioni appaltanti indicano nei documenti di gara le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto che, pur subappaltabili, non possono formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche dell'appalto e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro o di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori oppure di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali. Si prescinde da tale ultima valutazione quando i subappaltatori ulteriori siano iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229»,

impegna il Governo:

ad adottare idonee iniziative volte a garantire che, negli atti contrattuali da stipulare per la realizzazione dell'opera, le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali.

G2.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando

l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3 dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dallo stesso decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti sia subordinata all'obbligo che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza - tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare - di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali.

G2.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area dei Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

riguardo all'affidamento senza gara previsto dal provvedimento in esame, va evidenziata la necessità di inserire un meccanismo di garanzia grazie al quale, qualora il valore della concessione registri un incremento superiore a una determinata percentuale rispetto al valore risultante dal progetto approvato nel 2011, si debba necessariamente procedere alla selezione di un nuovo contraente generale, come previsto dall'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE,

impegna il Governo:

a chiarire, e comunque a prevedere, che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, si applichi la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, al fine di specificare che, qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede

di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'UE in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.

G2.6 (testo 2)

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Accolto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area dei Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

riguardo all'affidamento senza gara previsto dal provvedimento in esame, va evidenziata la necessità di inserire un meccanismo di garanzia grazie al quale, qualora il valore della concessione

registri un incremento superiore a una determinata percentuale rispetto al valore risultante dal progetto approvato nel 2011, si debba necessariamente procedere alla selezione di un nuovo contraente generale, come previsto dall'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE,

impegna il Governo:

a monitorare sull'attuazione delle disposizioni del decreto-legge che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, rinvia all'applicazione della disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE.

G2.7

Basso, Misiani, Irto, Fregolent (*)

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che,

il decreto-legge in esame prevede il riavvio delle attività di programmazione e progettazione del ponte sullo Stretto di Messina, utilizzando quale progetto definitivo dell'opera quello approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011;

nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nella pagina delle News del 31 marzo 2023 (https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/ponte-sullo-stretto-pubblicato-gazzetta-il-decreto), è stato comunicato che il Ponte sullo Stretto rappresenta un'opera strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto e si inserisce nel tracciato del Corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo;

l'attraversamento stabile sullo stretto è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso. Il progetto tecnico attualmente disponibile consiste in circa 8.000 elaborati e prevede una lunghezza della campata centrale tra i 3.200 e i 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali, 60,4 metri larghezza dell'impalcato, 399 metri di altezza delle torri, 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione, 5.320 metri di lunghezza complessiva dei cavi, 1,26 metri come diametro dei cavi di sospensione, 44.323 fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione, 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi, con volume dei blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 metri-cubi;

l'opera è costituita da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (2 + 1 emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per dare vita ad un servizio di trasporto pubblico locale tra le due città di Messina e Reggio Calabria. Il ponte è stato progettato con una resistenza al sisma pari a 7,1 magnitudo della scala Richter, con un impalcato aerodinamico di "terza generazione" stabile fino a velocità del vento di 270 km/h;

rilevato che,

nel corso degli ultimi anni, le dimensioni delle navi portacontainer sono sempre più grandi, per rispondere sia ad esigenze di trasporto di un numero sempre più elevato di merci sia di riduzione dei costi connessi alle consegne delle merci. I più recenti ordinativi di navi portacontainer, effettuati dai principali vettori del trasporto marino, tra cui Msc, Maersk e Oocl, sono infatti concentrati su unità c.d. *Ultra large container carrier,* con contestuale dismissione di quelli di minori dimensioni;

per il transito delle navi sotto i ponti sono previste apposite regole. Nel canale di Suez, dal quale transita gran parte del traffico di navi portacontainer proveniente dal Sud-est asiatico e dal Medio oriente, sotto l'unico ponte realizzato con altezza di 70 metri dal livello del mare, è consentito il passaggio di unità navali con determinate caratteristiche in termini di larghezza e altezza, tra cui vi rientrano quelle con altezza fino a 68 metri;

analogamente a quanto avviene per le navi portacontainer, anche le navi da crociera sono di

dimensioni sempre più grandi. Le principali navi della MSC e della Costa Crociere hanno un'altezza superiore ai 65 metri;

considerato che,

il Ponte sullo stretto di Messina, secondo quanto evidenziato dallo stesso MIT, una volta realizzato avrebbe un'altezza utile per consentire il transito delle navi inferiore ai 65 metri. Tale altezza non consentirebbe già oggi il passaggio di numerose navi portacontainer e da crociera di ultima generazione, che sarebbero costrette a circumnavigare la Sicilia, con ricadute disastrose per i nostri principali porti, a partire da Gioia Tauro e da Genova, su cui incombono incognite anche in merito alla realizzazione della nuova diga;

tale situazione desta particolare preoccupazione tra gli operatori del trasporto merci con navi portacontainer e le compagnie di navi da crociera in ragione delle future limitazioni che verranno imposte per il passaggio nello Stretto di Messina a seguito della realizzazione del Ponte;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo:

a prevedere la stesura di un nuovo progetto tecnico relativo al Ponte sullo Stretto di Messina, con conseguente adeguamento delle stime di costo per la realizzazione dell'opera, che preveda un'altezza utile del canale navigabile centrale superiore ai 70 metri al fine di assicurare il passaggio anche alle grandi navi portacontainer e delle navi da crociera di ultima generazione, evitando per tale via ricadute negative sia per quanto riguarda il nostro sistema portuale, a partire dai porti di Genova e di Gioia Tauro, a vantaggio dei porti concorrenti, sia per quanto riguarda gli operatori del trasporto merci con navi portacontainer e le compagnie di navi da crociera.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G2.8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più

che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

tra le modifiche introdotte in sede referente c'è anche la realizzazione di una campagna informativa per sensibilizzare i territori, che stanzia 7 milioni per la copertura dal 2024 al 2030 con l'obiettivo di creare centri d'informazione e organizzare giornate in cui la popolazione può visitare i cantieri;

il comma 2 dell'articolo 3 prevede che il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera;

il successivo comma 6 stabilisce che la valutazione d'impatto ambientale è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, mentre sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

in merito al progetto definito la commissione Via-Vas del Ministero dell'Ambiente con atto del 15 marzo 2013, ha espresso il seguente parere: «Per effetto di quanto esposto, ai fini della verifica di ottemperanza sul progetto definitivo "attraversamento stabile dello Stretto di Messina" e della Valutazione di compatibilità ambientale delle varianti sostanziali, la commissione, valutato che le risposte fornite dal proponente alla richiesta di integrazione avanzata dal Ministero dell'Ambiente sono state parziali, lacunose e non sempre esaustive riguardo alle criticità ambientali, esprime il seguente parere: *in primis* per la compatibilità ambientale delle opere di variante sostanziali allo stato non si può esprimere valutazione (...) Per le aree protette interferite dall'opera, l'istruttoria ha evidenziato una incidenza negativa sugli *habitat* prioritari e sull'avifauna appartenente a specie di interesse conservazionistico comunitario»;

come posto in evidenza dall'ANAC, mentre il decreto-legge n. 179 del 2012 prevedeva espressamente che gli atti che regolavano il rapporto concessionario fossero vincolati al vaglio di mercato sulla sostenibilità economica dell'opera da parte della società SdM, con eventuali effetti caducatori degli stessi, l'articolo 2, comma 8, del decreto in esame che disciplina ora il contenuto degli atti aggiuntivi conseguenti all'accordo, non prevede invece che l'intervento sia collegato a vincoli di sostenibilità economica con la conseguenza che i costi dell'opera potrebbero subire notevoli aumenti

anche in ragione di ulteriori richieste e prescrizioni;

mentre si sceglie di finanziare il Ponte sullo Stretto, giova ricordare ancora una volta che la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani-Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani-Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore;

buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. Le risorse e le iniziative del Governo si dovrebbero concentrare nel colmare questo divario infrastrutturale,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a:

garantire che in sede di valutazione di impatto ambientale dell'opera l'analisi venga svolta sull'intero progetto definitivo e non sia limitata a singole parti o a contenuti parziali del medesimo progetto, in relazione agli aspetti rilevanti e ai mutamenti intervenuti negli strumenti pianificatori e programmatici e del delicato contesto paesaggistico e ambientale, anche al fine di evitare l'apertura di una nuova procedura d'infrazione comunitaria per violazione delle direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE;

garantire che le procedure autorizzative finalizzate alla realizzazione dell'opera non possano essere approvate finché non sia reso pubblico il piano tecnico economico di fattibilità dell'opera e definite le necessarie coperture finanziarie dell'intero intervento;

destinare il 50 per cento delle risorse per la campagna informativa per sensibilizzare i territori, alle associazioni e comitati dei cittadini da anni impegnate nella promozione di uno sviluppo sostenibile dell'area dello Stretto.

G2.9

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso con metodo scientifico che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

niente di tutto ciò è stato accolto e il Governo ha deciso di riavviare il percorso di

progettazione dell'opera partendo da un progetto vecchio risalente al 2011 senza svolgere il dibattito pubblico che, l'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, prevede espressamente per le opere superiori a 500 milioni di euro;

per seguire il «metodo scientifico» richiesto dai territori il progetto del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente e opere connesse dovrebbe essere realizzato solo in funzione dello sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative;

in tal senso, onde consentire un processo decisionale che consenta in via preliminare di verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali, si ritiene che sia fondamentale lo svolgimento del dibattito pubblico al termine della redazione del Documento di fattibilità delle alternative progettuali;

tale schema infatti è il più adatto per la selezione di un'opera a così alto impatto economico, sociale e territoriale e permetterebbe di tenere in conto, per gli approfondimenti progettuali, oltre alle considerazioni tecniche (quali alternative approfondire) anche le valutazioni politiche che scaturiranno a valle del dibattito pubblico in merito a quante alternative progettuali approfondire tramite progetto di fattibilità (con il relativo livello di dettaglio);

il decreto in esame, invece, trascura o sottovaluta fortemente quanto intervenuto negli oltre dieci anni dalla sospensione del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare;

nel decreto non è fatto cenno alcuno al rapporto «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» della commissione nominata dal Ministro protempore nel 2020 i cui lavori conclusi nel 2021 sono stati trasmessi in Parlamento e discussi nella Commissione Trasporti della Camera. Il rapporto citato sottolinea che il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione. Il rapporto suggerisce inoltre che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica, ovvero la redazione del documento di fattibilità delle diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico. Tale valutazione dovrà essere effettuata anche sulla base di elementi di natura economico-sociale, trasportistica, territoriale e ambientale, e tramite il confronto delle diverse soluzioni alternative con una soluzione di riferimento che dovrà tener conto di tutti i miglioramenti dell'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina in via di definizione;

nell'ambito del dibattito pubblico deve essere, altresì, valutata la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza,

impegna il Governo:

a prevedere il preliminare svolgimento del dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018 volto a verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali;

a garantire la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

G2.10

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso con metodo scientifico che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impatto dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

niente di tutto ciò è stato accolto e il Governo ha deciso di riavviare il percorso di progettazione dell'opera partendo da un progetto vecchio risalente al 2011 senza svolgere il dibattito pubblico che, l'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, prevede espressamente per le opere superiori a 500 milioni di euro;

oltre a non avere previsto il dibattito pubblico, nel corso dell'esame in sede referente, (comma 9-*bis* dell'articolo 4) è stato introdotto un surrogato dello stesso prevedendo che la società concessionaria sottoscriva una apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un «Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto» volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali;

per tale campagna di comunicazione sono stanziati 7 milioni di euro per il periodo 2024 - 2030;

per un'opera di siffatta complessità e impatto sui territori, la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti doveva essere definita al termine di un processo decisionale che prendesse in considerazione tutte le diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico;

in tal senso, è evidente che 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,

impegna il Governo:

ad avviare quanto prima il dibattito pubblico sull'opera oggetto del decreto ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018.

G2.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3, dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dal decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo,

impegna il Governo:

nella non auspicabile ipotesi in cui si proceda a riavviare l'*iter* per la realizzazione dell'infrastruttura, ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire in ogni caso che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti sia subordinata all'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP.

G2.12

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Non posto in votazione

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le relative opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente è stato poi precisato (comma 8-*bis*, articolo 2) che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al DEF, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate, comma 2 dell'articolo 3 del decreto;

con le disposizioni previste al comma 3, dell'articolo 4, il Governo decide, forzosamente, di far rivivere i rapporti contrattuali tra la società concessionaria Stretto di Messina SpA (SdM SpA) e il contraente generale Eurolink (capeggiato da Webuild), mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati a suo tempo ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221;

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che sia fissato dallo stesso decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

secondo il comma 3 dell'articolo 4 la Società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare, entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente provvedimento, la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo;

il collegamento ferroviario transfrontaliero dell'alta velocità Torino Lione, (TAV) al pari del collegamento stabile Ponte sullo stretto, è un'opera mastodontica ed anacronistica, del tutto incompatibile con la crisi ambientale e climatica in atto, sulla quale lo stesso Governo francese starebbe pensando di rinviare di 10 anni la realizzazione della linea che porterà al nuovo tunnel del Moncenisio, previsto tra la fine del 2032 e l'inizio del 2033 e che non esiste alcuna garanzia che la Francia dopo il 2043 realizzi l'opera,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a garantire che la manifestazione della volontà che il contratto tra Società SdM e contraente generale riprenda a produrre i propri effetti, sia subordinata alle condizioni che restano a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali e che lo stesso faccia fronte ad eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

a riconsiderare la realizzazione della TAV, così da soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese indirizzando le risorse previste al potenziamento delle linee ferroviarie esistenti in modo tale da sopportare i volumi di traffico merci registrati negli ultimi vent'anni, nonché alla mobilità sostenibile ed intermodale in tutto il Paese.

N.B. La parte evidenziata in neretto è improponibile.

G2.13

Sironi

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di "conversione in legge delle disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (AS 705),

premesso che,

l'articolo 2, ai i commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies* finalizzati a garantire la piena coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica (Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" al Documento di economia e finanza 2023, che quantifica il costo aggiornato dell'opera - comprensiva delle opere a terra - in 13,5 miliardi di euro);

in particolare, il comma 8-*bis* precisa che il costo complessivo dell'opera, come determinato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanze, comprende l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies,* comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, al netto: degli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato (che non sono previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, in quanto si è scelto di abbandonare la formula del *project financing);* degli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni espressamente indicate all'articolo 3, comma 2 del decreto- legge, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto;

considerato che:

gli eventi metereologici di eccezionale portata che si stanno susseguendo oramai con preoccupante regolarità sul nostro territorio arrecano danni ingenti alle cose e drammatiche conseguenze sulle persone;

i dovuti e necessari interventi riparatori e risarcitori stanno inesorabilmente, volta dopo volta, drenando importanti risorse finanziarie dello Stato, senza peraltro risolvere la causa del problema e quindi senza evitare che si ripeta;

appare di facile intuizione più utile investire le esigue risorse pubbliche in interventi volti all'analisi, alla raccolta dati ed alla prevenzione per la messa in sicurezza idrogeologica del territorio;

in tale situazione emergenziale appare paradossale che le scarse risorse pubbliche siano destinate alla costruzione di un'opera quale il ponte sullo stretto di Messina che non costituisce risposta ad un'emergenza e non rappresenta una necessità impellente,

impegna il Governo a:

valutare l'opportunità di finanziamento pubblico della costruzione del ponte sullo stretto di Messina solo dopo aver accertato che quest'opera non distragga risorse utili per finanziare i necessari interventi volti all'analisi, alla raccolta dati ed alla prevenzione per la messa in sicurezza idrogeologica

del territorio nazionale a rischio, per prevenire danni e morti evitabili mediante investimenti sagacemente indirizzati in base a un ordine di priorità che rispetti in primo luogo la salute e la sicurezza pubblica.

2.0.1

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Dopo l' **articolo** *inserire il seguente*:

«Art. 2-*bis*.

(Realizzazione dell'Alta Velocità in Sicilia e Calabria)

1. Al fine di garantire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera, ai sensi dell'articolo 2, comma 8, sono realizzate le tratte ferroviarie AV Salerno-Villa San Giovanni e l'AV Messina-Catania-Palermo.

2. Le opere sono inserite nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte.».

ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 3.

(Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera)

1. In coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo:

a) alle norme tecniche per le costruzioni NTC2018, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, e alle conseguenti modifiche alla modellazione geologica e alla caratterizzazione geotecnica;

b) alla normativa vigente in materia di sicurezza;

c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salve deroghe;

d) alla compatibilità ambientale;

e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione;

f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.

3. La relazione di cui al comma 2, corredata degli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella medesima, è trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni.

4. All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una conferenza di servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti

territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad eccezione di quella prevista dalla lettera *g)* del medesimo comma, all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6 del presente articolo.
5. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Con la convocazione sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento e le richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già espressi, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-*ter*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.
6. Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006. La valutazione è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. La valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere una sola volta integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità di cui al primo periodo ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi ai sensi del comma 5 anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'approvazione i seguenti atti e documenti:
a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenute assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;
c) il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2;
d) il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;
e) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.
8. L'approvazione richiesta ai sensi del comma 7, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti il CIPESS, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque

denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

9. Alla determinazione conclusiva del CIPESS di cui ai commi 7 e 8 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-*quater*, quinto, sesto e settimo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021. Alle procedure di espropriazione si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41.

10. All'esito dell'adozione della determinazione di cui ai commi 7 e 8 sono autorizzate le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera definite nel programma anticipato di opere e servizi predisposto ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *d)*.

11. All'approvazione del progetto esecutivo e delle relative varianti si provvede ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

3.1

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Sopprimere l'articolo.

3.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Id. em. 3.1

Sopprimere l'articolo.

3.3

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Sostituire il comma 1 con i seguenti:

"1. Ai fini della realizzazione dell'opera, deve essere preventivamente indicato il costo complessivo della medesima comprensivo delle opere compensative e delle opere complementari stradali, le relative coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e il fabbisogno residuo.

1-*bis*. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il comma 487 è soppresso."

3.4

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole da: "disponibili a legislazione vigente" *fino alla fine del comma, con le seguenti:* ", ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte".

Conseguentemente:

- *sostituire i commi 2, 3 e 4 con i seguenti*:

"2. Il progetto del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente e opere connesse è realizzato in funzione dello sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative.

3. Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76. Il dibattito pubblico si avvia sul documento di fattibilità tecnico-economica delle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale,

trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento. Nell'ambito del dibattito pubblico è valutata, altresì, la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e il PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

4. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutati in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di conferenza di servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico.";

- *sopprimerei commi da 5 a 11.*

3.5

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 1, sopprimere le parole: "disponibili a legislazione vigente".

Conseguentemente, al medesimo comma sopprimere le parole: ", e del fabbisogno residuo".

3.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 2 sostituire il primo periodo con il seguente:

"2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza dello stesso alle prescrizioni ottemperate o non ottemperate dettate dal Parere n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla Verifica di ottemperanza sul Progetto Definitivo e approvazione Varianti Sostanziali della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture.".

3.7

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a)al primo periodo, dopo la parola: «integrato» *inserire le seguenti:* «con gli approfondimenti tecnici richiesti per il progetto di fattibilità tecnico-economica ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e»;

b)alla lettera a), *premettere la seguente:*

«0a) ai contenuti e agli adeguamenti progettuali richiesti dal progetto di fattibilità tecnico-economica di cui al primo periodo».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.8

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, alinea, *primo periodo, dopo la parola:* "integrato" *inserire le seguenti:* «dal progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera e».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.9

Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Apportare le seguenti modificazioni:

*a)a*l comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole da: «da una relazione del progettista» *fino alla fine del periodo, con le seguenti:* «, subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, da una relazione proposta del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.»;

b) sostituire il comma 3 con il seguente: «3. Il progetto definitivo integrato corredato dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2 è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari e il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica»;

c)al comma 10 aggiungere, in fine, le parole: «, previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto con il contraente generale»;

d)al comma 11 aggiungere, in fine, le parole: «, previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.10

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole: "da una relazione del" *con le seguenti:* , "subordinatamente alla integrale accettazione delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, da parte del contraente generale, da una relazione proposta dal".

Conseguentemente:

- *al medesimo comma, dopo il primo periodo aggiungere il seguente:* "La relazione è approvata dalla società concessionaria, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.";

- *al comma 3, sostituire le parole:* "La relazione di cui al comma 2," *con le seguenti:* "Il progetto definitivo integrato,";

- *al comma 10, aggiungere, in fine, le parole:* "previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto con il contraente generale";

- *al comma 11, aggiungere, in fine, le parole:* "previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ed utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo".

3.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 2 sostituire le parole: "relazione del progettista" *con le seguenti:* "relazione dei progettisti".

3.12

Trevisi, Lorefice (*)

Sost. id. em. 3.11

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire le parole: "del progettista" *con le seguenti*: "dei progettisti".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.13

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, alinea, primo periodo, sostituire la parola: "preliminare" *con la seguente:* " definitivo".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.14

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo le parole: «dello stesso» *aggiungere le seguenti:* «e alle prescrizioni parzialmente ottemperate o non ottemperate contenute nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla verifica di ottemperanza sul progetto definitivo e sue varianti sostanziali.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.15

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 2, alinea, primo periodo, dopo le parole:" alla compatibilità ambientale" *inserire le seguenti:* ", alla sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico, alla vulnerabilità sismica".

3.16

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Inammissibile

Al comma 2, lettera a), dopo le parole: "modifiche" *aggiungere le parole:* "modellazione geologica e".

3.17

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, lettera a)*, aggiungere, in fine, le parole: «*, prevedendo, per le azioni sismiche, accelerazioni di picco al suolo almeno pari all'accelerazione di gravità (PGA di 1g).».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.18

Trevisi, Lorefice (*)

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

***Al comma 2, lettera* d)*, aggiungere, in fine, le parole: «* e alla conformità al Regolamento** n. 2020/852/UE.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.19

Trevisi, Lorefice (*)

Precluso

Al comma 2, lettera d)*, aggiungere, in fine, le parole:* "e alla conformità al Regolamento n. 2020/852/UE in relazione alla protezione delle risorse marine".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.20

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, lettera d)*, aggiungere, in fine, le parole «,* anche alla luce del cambiamento climatico in atto, secondo i modelli predittivi più sfavorevoli all'opera».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.21

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, lettera e)*, dopo le parole:* "evoluzione tecnologica" *inserire le seguenti: "*, ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici,".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.22

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Id. em. 3.21

Al comma 2, lettera e), dopo le parole: "all'evoluzione tecnologica" *inserire le seguenti:* ", ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici,".

3.23

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 2, dopo la lettera f)*, aggiungere la seguente:*

« *f*-bis*)* al fenomeno del gigantismo navale.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.24

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-*bis*. Ai fini dell'adeguamento del progetto definitivo di cui al comma 2, sono acquisiti i seguenti documenti:

a) i fogli geologici 588 (Villa San Giovanni), 589 (Palmi) e 602 (Motta San Giovanni) della Carta Geologica d'Italia al 50.000 (Progetto CARG), con relative banche dati, e le carte geotematiche (morfologiche, idrogeologiche e di pericolosità geologica) riferite ai medesimi fogli e al foglio 601 (Messina Reggio di Calabria);

b) i risultati dell'esecuzione di nuovi rilievi di sismica a riflessione, secondo le più moderne

tecniche in alta risoluzione, nell'area dello Stretto di Messina, sia *onshore* che *offshore*.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.25

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*. Al progetto di cui al comma 2, si applica quanto previsto dall'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in materia di dibattito pubblico.".

3.26

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Sostituire il comma 3 dal seguente:

"3. Il progetto definitivo integrato e corredato dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto, in relazione alle prescrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2, è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari ed il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica".

3.27

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 3, sostituire le parole: "trenta giorni" *con le seguenti:* "sessanta giorni".

3.28

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 4, primo periodo, dopo le parole: "la relazione di cui al comma 2" *inserire le seguenti:* "al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione di un nuovo parere entro novanta giorni dalla ricezione e".

3.29

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 4, secondo periodo, sopprimere le parole: "ad eccezione di quella prevista dalla lettera *g)* del medesimo comma,".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.30

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 4 aggiungere, in fine, il seguente periodo: «È comunque assicurato e garantito il dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.31

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 5 sopprimere il primo periodo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.32

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 5 apportare le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, sopprimere le parole da: "che non modificano" *fino alla fine del periodo;*

b) sopprimere il quarto periodo;

c) al comma 6 sopprimere il secondo e terzo periodo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.33

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 5, settimo periodo, sopprimere le parole da: ", decorso il quale" *fino alla fine del comma.*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.34

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Sostituire il comma 6 con il seguente:

"6. Ai fini della valutazione d'impatto ambientale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 225, comma 11, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.".

3.35

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 6, primo periodo, sopprimere le parole: ", comma 2-*bis*,".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.36

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 6 sopprimere il secondo e il terzo periodo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.37

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del

procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

3.38

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Id. em. 3.37

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.".

3.39

Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 6, secondo periodo, sopprimere le parole: ", secondo periodo.".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.40

Di Girolamo, Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 6, dopo le parole: "di cui al primo periodo" *inserire le seguenti:"*, fatta eccezione per i progetti di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR),".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.41

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Dopo il comma 6 inserire il seguente: "6-*bis*. Il Ministero delle infrastrutture e trasporti trasmette il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8, e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale alle competenti Commissioni parlamentari, che esprimono un parere entro il termine di sessanta giorni.".

Conseguentemente, al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo le parole: "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" *inserire le seguenti:* ", acquisiti i pareri parlamentari di cui al comma 6-*bis*,".

3.42

Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo la parola: "trasmette" *inserire le seguenti:* "al Consiglio superiore dei lavori pubblici e".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.43

Trevisi, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 7, alinea, secondo periodo, dopo le parole: "per l'approvazione" *inserire le seguenti:* ", entro il termine perentorio di centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.44

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo, Lorefice (*)

Respinto

Al comma 8 dopo la parola: "maggioranza" *inserire le seguenti:* "di almeno i due terzi.".

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.45

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Sopprimere il comma 9.

3.46

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 10 aggiungere, in fine, le seguenti parole: "previa formalizzazione degli impegni di cui all'articolo 4, comma 3 del presente decreto con il contraente generale".

3.47

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 11 aggiungere, in fine, le seguenti parole: "previa verifica ai sensi dell'articolo 42 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ed utilizzo in sede di progettazione di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del medesimo decreto legislativo".

3.48

Di Girolamo, Sironi, Lorefice (*)

Respinto

Dopo il comma 11 aggiungere, in fine, il seguente:

«11-*bis*. Al fine di garantire adeguato supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA, di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive, con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un Osservatorio ambientale ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Ministero della transizione ecologica del 25 giugno 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 12 luglio 2021.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G3.1

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in

una società *in house,* regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

con l'articolo 3, si dispone il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera prevedendo che alla relazione di aggiornamento del progetto definitivo da parte della società concessionaria faccia seguito la conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo e sulla relazione in questione e successivamente l'approvazione del CIPESS con la determinazione conclusiva in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione, di cantierizzazione dell'opera e di approvazione del progetto esecutivo e delle relative varianti;

in tale contesto risulta importante prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta il piano economico finanziario e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale alle Camere, ai fini dell'espressione di un parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere nell'ambito della procedura l'espressione di un parere parlamentare sul piano economico finanziario dell'opera e sulla VIA preliminare all'invio al CIPESS.

G3.2

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime

cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

l'articolo 3, dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo, e prevede la presentazione di una relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi ai fini dell'approvazione, il Consiglio di amministrazione della concessionaria;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina,

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che il progetto definitivo dell'opera, di cui all'articolo 3, commi 2 e 3, che deve essere approvato dal Consiglio di amministrazione della concessionaria entro trenta giorni dalla ricezione, venga inviato alle Camere e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica.

G3.3

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale;

quanto al tema del costo e dei fondi destinati alla realizzazione dell'opera, l'articolo 3 del decreto in esame prevede che l'opera sia inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente e che al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale: saranno a tal fine considerate prioritarie le interlocuzioni con finanziatori

istituzionali quali la Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma Connecting Europe Facility - CEF (partecipazione al bando entro settembre 2023) (cit. DEF 2023 allegato infrastrutture);

in una recente intervista all'ANSA (2 dicembre 2022), la commissaria europea per i Trasporti, Adina Valean ha dichiarato che: «È importante che il Governo italiano non abbia fretta e presenti un progetto» per il Ponte sullo Stretto di Messina «molto ben fatto. E lo dico perché c'è molta concorrenza» tra i Paesi Ue «per ottenere i soldi della Connecting Europe Facility (Cef), abbiamo molte domande e progetti molto importanti in tutta Europa». «Per avere un *rating* ottimo e una posizione competitiva, il progetto deve essere solido. Non consiglierei dunque» all'Italia «di fare in fretta, quanto piuttosto di fare un'ottima proposta», ha evidenziato;

si ricorda che il decreto in esame riavvia la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale e che necessita di aggiornamenti per motivazioni tecniche, ambientali, ed economiche;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

si ricorda che per potere accedere ai bandi europei CEF occorre in ogni caso che l'opera sia realizzata entro il 2030, circostanza che, pur con le più ottimistiche previsioni, rischia di non essere realistica;

i Fondi per lo sviluppo e la coesione (FSC) sono, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione italiana e dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

impegna il Governo:

a escludere dalle fonti di finanziamento dell'opera le risorse messe a disposizione dalle regioni a valere sui fondi per lo sviluppo e la coesione.

G3.4

Fregolent, Paita

Accolto come raccomandazione

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

premesso che:

l'articolo 3 del disegno di legge di conversione in esame dispone che l'opera di collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto) venga inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanze, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, delle risorse disponibili a legislazione vigente e del fabbisogno residuo;

detto inserimento consente opportunamente di collocare il ponte sullo Stretto all'interno della programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (recante il nuovo codice dei contratti pubblici);

l'impossibilità di utilizzare le risorse derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza per finanziare l'opera è stata affermata in data 18 aprile 2021 dal vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli, il quale rispondendo all'interpellanza urgente 2-01242 ha affermato che in riferimento al ponte sullo Stretto «la complessità dell'opera non risulta compatibile purtroppo con la tempistica di realizzazione degli interventi ammissibili a finanziamento con le risorse del PNRR»;

detta impossibilità, tuttavia, non pregiudica la possibilità di includere la realizzazione e il rafforzamento delle opere infrastrutturali di collegamento tra il ponte e i due principali poli urbani

interessati (Messina e Reggio Calabria);

è necessario scongiurare qualsiasi rischio che la funzionalità del ponte sullo Stretto e le sue innegabili virtualità possano venire compromesse da infrastrutture di collegamento inadeguate o insufficienti,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative necessarie volte a realizzare e rafforzare i collegamenti infrastrutturali con il futuro ponte sullo Stretto.

G3.5

Paita

Accolto come raccomandazione

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

premesso che:

l'articolo 3 del disegno di legge di conversione in esame dispone che l'opera di collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto) venga inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanze, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, delle risorse disponibili a legislazione vigente e del fabbisogno residuo;

detto inserimento consente opportunamente di collocare il ponte sullo Stretto all'interno della programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (recante il nuovo codice dei contratti pubblici);

la realizzazione del ponte sullo Stretto si inserisce a pieno nel programma di sviluppo e rafforzamento delle direttrici infrastrutturali di collegamento definite a livello europeo (rete Ten-T), il che impone di accompagnare tale opera con l'adeguamento e rafforzamento della tratta autostradale A2, nota come Salerno-Reggio Calabria;

sempre nell'ottica di potenziare il corridoio di collegamento naturale che percorrono la penisola e portare gli stessi all'interno della Sicilia, appare fondamentale l'implementazione dell'alta velocità sulle tratte ferroviarie che interesseranno il ponte sullo Stretto e tutto il territorio della Sicilia,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative necessarie volte a rafforzare, in vista della realizzazione del ponte sullo Stretto, della tratta autostradale nota come "Salerno-Reggio Calabria", nonché a stanziare le risorse necessarie per garantire la rapida implementazione dell'alta velocità ferroviaria all'interno della Regione Siciliana, assicurando così la piena funzionalità e il pieno sviluppo delle potenzialità dello stesso.

ARTICOLO 3-*BIS* DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 3-*bis*.

(Procedure espropriative relative all'opera)

1. Con riguardo alle procedure espropriative previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, relative alle opere di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, l'autorità espropriante costituisce uno spazio *internet* ad accesso riservato, denominato « cassetto virtuale », finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti, nonché uno spazio *internet* a libero accesso, denominato « fascicolo virtuale », finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.

2. Le modalità operative di attivazione del cassetto virtuale e le modalità di deposito degli atti di cui

all'articolo 12 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e del decreto di esproprio, nonché il flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, anche ai fini della notificazione degli atti ai sensi degli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:

a) l'identificazione dei soggetti attivi dell'espropriazione ai sensi dell'articolo 3 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, con allegazione degli eventuali atti di delega dei poteri espropriativi e dei provvedimenti di designazione del dirigente dell'ufficio per le espropriazioni e del responsabile del procedimento espropriativo di cui all'articolo 6 del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;

b) i provvedimenti di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione della pubblica utilità;

c) il piano particellare di esproprio, completo di parte grafica e descrittiva;

d) i documenti di cui all'articolo 16, commi 1 e 2, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001;

e) una relazione con i criteri di quantificazione degli oneri, diretti e indiretti, di esproprio e occupazione;

f) le comunicazioni di avvio del procedimento;

g) i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;

h) le ordinanze di pagamento e di deposito, ai sensi dell'articolo 26 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001.

EMENDAMENTI

3-bis.0.1

Irto

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

Dopo l'* articolo *inserire i seguenti:

«Art. 3-*ter*.

(Accordo di programma)

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma, di durata pluriennale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, da stipulare, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero della cultura, la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni.

2. L'accordo di programma di cui al comma 1 disciplina le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera e coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, nei territori di cui al comma 1:

a) interventi straordinari nel settore dei trasporti, della portualità, dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, congruenti e propedeutiche alle opere di collegamento stabile e di mobilità dinamica;

b) previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria;

c) previsione di opere mitigatrici, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale;

d) favorire la stipulazione tra la società concessionaria, il contraente generale e le regioni Siciliana e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, di appositi

accordi finalizzati sia alle iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, sia alla progettazione esecutiva, al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

3. L'accordo di programma deve includere il cronoprogramma degli interventi ivi previsti e lo stanziamento delle relative risorse.

Art. 3-*quater*.

(Accordo di programma, opere compensative)

1. L'accordo di programma di cui all'articolo 3-*ter* disciplina altresì le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera:

a) prevedere, oltre alle opere necessarie per l'infrastruttura, anche quelle "compensative" per il territorio, quali il ripascimento dei litorali, il trattamento delle acque meteoriche, il sistema fognario, interventi di salvaguardia ambientale delle Riserve naturali, l'adeguamento della strada Panoramica dello Stretto, aree attrezzate di Protezione Civile opere relative alle zone dei Comuni di Villa San Giovanni, Reggio Calabria e tutti i comuni limitrofi.

2. Per le opere tra quelle stradali, le ferroviarie e le opere compensative è prevista una spesa aggiuntiva, rispetto a quella preventivata, pari a 2.000 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui al comma 3.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, valutati, ai fini della compensazione degli effetti in termini di indebitamento netto, in 2.000.000.000 di euro, si provvede a valere su quota parte delle seguenti maggiori entrate o minori spese:

a) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante le maggiori entrate derivanti dall'intensificazione delle attività di contrasto e recupero dell'evasione fiscale. A tal fine, il Governo, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza annuale entro la medesima data, presenta alle Camere un rapporto sulla realizzazione delle strategie di contrasto all'evasione fiscale, sui risultati conseguiti nell'esercizio relativo all'anno precedente, specificati per ciascuna regione, e nell'anno in corso, nonché su quelli attesi, con riferimento sia al recupero di gettito derivante da accertamento di evasione che a quello attribuibile alla maggiore propensione all'adempimento da parte dei contribuenti. Sulla base degli indirizzi delle Camere, il Governo definisce un programma di ulteriori misure ed interventi al fine di implementare, anche attraverso la cooperazione internazionale ed il rafforzamento dei controlli, l'azione di prevenzione, contrasto e recupero dell'evasione fiscale allo scopo di conseguire a decorrere dall'anno 2024 un incremento di almeno 500 milioni di euro di entrate dalla lotta all'evasione fiscale rispetto a quelle ottenute nell'anno 2023;

b) quanto a 1.000.000.000. di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante misure di razionalizzazione della spesa pubblica. A tal fine, il Governo, sulla base della proposta del Ministero dell'economia e delle finanze, sentiti i Ministeri interessati, presenta al Parlamento entro il 30 settembre 2023 un programma per la riorganizzazione della spesa pubblica nel quale sono specificati i singoli interventi e le misure adottati o in via di adozione per il conseguimento degli obiettivi di riduzione della spesa pubblica, nonché forme di monitoraggio sullo stato di attuazione degli stessi al fine di valutarne l'efficacia. Al programma è associata l'indicazione dei risparmi di spesa per ogni singolo intervento di riorganizzazione della spesa pubblica. Nell'ambito della risoluzione parlamentare approvativa della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2023, sono indicati i disegni di legge collegati alla manovra finanziaria per il triennio 2024-2026, mediante i quali attuare le riorganizzazioni della spesa pubblica di cui alla presente lettera;

c) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate derivanti dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2023, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze

e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione da inserire nella legge di bilancio per gli anni 2024-2026 al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 500 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024.

4. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi di cui al comma 3 che reca le occorrenti coperture finanziarie.».

3-bis.0.2

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Precluso

Dopo l' **articolo** *inserire il seguente*:

«Art. 3-*ter*.

(Accordo di programma)

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma, di durata pluriennale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, da stipulare, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero della cultura, la Regione Calabria, la Regione Sicilia, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni.

2. L'accordo di programma di cui al comma 1 disciplina le iniziative, anche legislative, volte al raggiungimento dei seguenti obiettivi, da realizzare preliminarmente alla realizzazione dell'opera e coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, nei territori di cui al comma 1:

1) interventi straordinari nel settore dei trasporti, della portualità, dello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane, congruenti e propedeutiche alle opere di collegamento stabile e di mobilità dinamica;

2) previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria;

3) previsione di opere mitigatrici, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale;

4) favorire la stipulazione tra la società concessionaria, il contraente generale e le regioni Sicilia e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, di appositi accordi finalizzati sia alle iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, sia alla progettazione esecutiva, al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

3. L'accordo di programma deve includere il cronoprogramma degli interventi ivi previsti e lo stanziamento delle relative risorse.».

3-bis.0.3

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Dopo l' **articolo** *inserire il seguente*:

«Art. 3-*ter*.

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla valutazione dell'impatto ambientale della stessa, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. L'istanza di valutazione di impatto ambientale è soggetta al provvedimento autorizzatorio unico regionale, ai sensi dell'articolo 27-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, relativo al progetto. L'intera documentazione inerente il progetto deve contenere l'avviso pubblico, il modello di istanza, sintesi non tecnica e studio di impatto ambientale redatto in conformità all'Allegato VII, parte II, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.».

ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 4.

(Disposizioni finali)

1. L'articolo 9 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è abrogato.

2. All'articolo 10 della legge n. 1158 del 1971 le parole: « In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge » sono soppresse.

3. La società concessionaria e il contraente generale nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle seguenti rinunzie e condizioni:

a) la rinuncia, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti, alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturati;

b) la rinuncia, da parte dei soggetti di cui alla lettera *a)*, a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili a qualsiasi titolo in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi.

b-bis) l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale, dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui all'articolo 2, commi 8-*bis,* 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinquies*;

b-ter) l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, da inserire negli atti aggiuntivi come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge.

4. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la società concessionaria è autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto:

a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata degli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;

b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;

c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;

d) la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.

5. Agli atti di cui ai commi 3 e 4 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 della Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e le relative norme interne di attuazione e i medesimi sono adottati in coerenza con le disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici.

6. I costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione.

7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con la società R.F.I. S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con la società ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

7-*bis*. Coerentemente con quanto previsto dal comma 7, al fine di consentire il celere completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania quale intervento

funzionale alla completa operatività dell'opera, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi indicati nel piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Per il coordinamento e la realizzazione degli interventi e delle opere di cui al primo periodo, il Commissario straordinario può nominare fino a due subcommissari, responsabili di uno o più interventi. Al Commissario straordinario e agli eventuali subcommissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario e gli eventuali sub-commissari nominati possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
7-*ter*. Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
7-*quater*. L'Autorità di sistema portuale dello Stretto individua i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture e avvia un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. A tal fine la medesima Autorità di sistema portuale individua, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle finanziate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare, le infrastrutture che possono essere oggetto della rifunzionalizzazione di cui al primo periodo.
8. La società concessionaria può avvalersi del personale delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto fino a un contingente massimo di cento unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491, della medesima legge è autorizzato a sottoscrivere con i soggetti di cui al primo periodo del presente comma protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società concessionaria. La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, ai fini di cui all'articolo 23-*bis* del medesimo decreto legislativo.
8-*bis*. Il monitoraggio della realizzazione dell'opera per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa è attuato con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.
9. Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.
9-*bis*. La società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa

San Giovanni per l'adozione di un « Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto » volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, comunque non oltre l'anno 2030. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030.
9-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
9-*quater*. Per le attività di cui all'articolo 3-*bis* è autorizzata la spesa di 150.000 euro per l'anno 2024, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
9-*quinquies*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.
EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO
4.1
Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita
Respinto
Sopprimere l'articolo.
4.2
Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo
Respinto
Apportare le seguenti modificazioni:
a) sostituire il comma 3 con il seguente:
«3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.»;
b)sopprimere i commi 4 e 5.
4.3
Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni
Id. em. 4.2
Apportare le seguenti modificazioni:
a) sostituire il comma 3 con il seguente: "3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione";
b) sopprimere i commi 4 e 5.
4.4
Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 3, alinea, dopo la parola: "manifestare" *inserire le seguenti:* ", entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,".

Conseguentemente, dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-*bis*. La manifestazione di volontà di cui al comma 3 implica quanto segue:

a) che saranno a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, mentre gli saranno riconosciuti gli eventuali maggiori costi e tempi unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi;

b) l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

c) l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP;

d) l'obbligo di indicare negli atti contrattuali che saranno stipulati che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza, tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare, di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali;

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.".

4.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 3, dopo le parole: "manifestare" *inserire le seguenti:* "entro 30 giorni dalla conversione in legge del presente decreto".

4.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

"3-*bis.* La manifestazione di volontà di cui al comma 3 è subordinata alle seguenti condizioni:

a) sono a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, mentre saranno riconosciuti gli eventuali maggiori costi e tempi unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi;

b) l'obbligo per il contraente generale di far fronte ad eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento;

c) l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP;

d) l'obbligo di indicare negli atti contrattuali che le prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto

di appalto, ove subappaltabili, non potranno formare oggetto di ulteriore subappalto, in ragione delle specifiche caratteristiche delle lavorazioni e dell'esigenza - tenuto conto della natura o della complessità delle prestazioni o delle lavorazioni da effettuare - di rafforzare il controllo delle attività di cantiere e più in generale dei luoghi di lavoro e di garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori nonché di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali;

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita all'articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.".

4.7

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Respinto

Al comma 4, lettera c)*, aggiungere, in fine, le parole: "e* delle relazioni tecniche specialistiche."

4.8

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Id. em. 4.7

Al comma 4, lettera c), aggiungere in fine le seguenti parole: "e delle relazioni tecniche specialistiche".

4.9

Di Girolamo, Sironi

Respinto

Al comma 4, lettera c)*, aggiungere, in fine, le parole: "*e degli studi geologici."

4.10

Trevisi

Respinto

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis*. In considerazione della complessità dell'opera, del rilevante contenzioso tuttora in corso tra la concessionaria e le parti private, nonché delle ingenti risorse pubbliche previste, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ogni sei mesi alla redazione di una relazione informativa da trasmettere alle competenti Commissioni parlamentari.».

4.11

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 5, sostituire le parole: "del Parlamento europeo e del Consiglio e" *con le seguenti:* "del Parlamento europeo e del Consiglio con particolare riguardo al comma 1, lettera b) ultimo periodo del medesimo articolo 72, in materia di obbligo di nuova procedura d'appalto in caso di aumento di prezzo eccedente il 50 per cento del valore del contratto iniziale, nonché".

4.12

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in

materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.".

4.13

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Id. em. 4.12

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

"5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contrente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.".

4.14

Trevisi

Respinto

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-*bis*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscrive un accordo di programma quadro con la regione Calabria, la città metropolitana di Reggio Calabria e il comune di Villa San Giovanni volto a prevedere lo sviluppo integrato del territorio del comune di Villa San Giovanni sotto il profilo urbanistico, trasportistico e ambientale, con particolare riguardo alla ridefinizione dei servizi di mobilità intermodale, viabilità congruente con le opere di collegamento e di mobilità dinamica, allo sviluppo del porto turistico, delle attività commerciali, fieristiche, e alla riqualificazione dell'area costiera, allo spostamento degli approdi a sud, già oggetto degli accordi di programma del 1990, nonché alla riqualificazione e valorizzazione delle aree collinari cittadine.».

4.15

Di Girolamo

Respinto

Sopprimere il comma 7.

4.16

Irto

Respinto

Sostituire il comma 7-ter *con il seguente:*

"7-*ter.* Entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, la Regione Siciliana e la Regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera.".

4.17

Irto

Respinto

Sostituire il comma 7-quater *con il seguente:*

"7-*quater.* L'Autorità di sistema portuale dello Stretto è delegata a coordinare i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture esistenti, avviando un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti esistenti con la nuova configurazione

determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. L'Autorità di sistema portuale verifica, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, quelle che da destinare alla rifunzionalizzazione delle infrastrutture.".

4.18

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 8, primo periodo, sostituire la parola: "cento" *con la seguente:* "cinquanta".

4.19

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 8-bis sostituire dalle parole: "infiltrazione mafiosa è attuato" *fino alla fine del comma con le seguenti:*

"infiltrazione mafiosa, nonché la selezione del contraente generale da parte della società concessionaria, sono attuati con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, per il suddetto monitoraggio, e, per la selezione del contraente generale, dell'articolo 205 del medesimo decreto legislativo, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione".

4.20

Trevisi

Respinto

Al comma 8-bis *sostituire le parole*: "all'articolo 39, comma 9, del" *con la seguente:* "al".

4.21

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Al comma 8-bis aggiungere, in fine, le seguenti parole:

", mentre per il dibattito pubblico si applica quanto previsto dall'articolo 40 del medesimo decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

4.22

Trevisi

Respinto

Al comma 8-bis *aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «La delibera CIPESS di cui all'articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, è approvata previo parere vincolante dell'ANAC.».

4.23

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Respinto

Sopprimere i commi 9-bis *e 9*-ter.

4.24

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente:*

"Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione dell'opera è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e

del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018 sulla progettazione di fattibilità tecnico-economica delle possibili alternative progettuali e localizzative. Solo al termine dello svolgimento del dibattito pubblico di cui al primo periodo,".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sui relativi costi".

4.25

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

***Al comma 9-* bis, *al primo periodo premettere il seguente: "* La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di** opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole:* "stato di avanzamento dell'opera" *inserire il seguente periodo*:

"e sulle opere di cui al primo periodo e sull'ottemperanza del progetto definitivo e delle sue varianti sostanziali alle prescrizioni in materia di compatibilità ambientale e sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico e alla vulnerabilità sismica,".

4.26

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Precluso

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente:* "La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole:* "stato di avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sulle opere di cui al primo periodo".

4.27

Fina, Basso, Irto, Misiani

Precluso

Al comma 9-bis, *al primo periodo premettere il seguente: "*La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria.".

Conseguentemente, al medesimo comma, primo periodo, *dopo le parole*: "stato di avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e sulla previsione di cui al primo periodo".

4.28

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole:* "di informazione" *inserire le seguenti*: ", di partecipazione".

4.29

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 9-bis*, primo periodo, dopo le parole*: "rivolte alla cittadinanza" *inserire le seguenti*: "e di iniziative di formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera, anche in materia di sicurezza,".

4.30

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 9-bis, *primo periodo, sostituire le parole:* "sullo stato di avanzamento dell'opera" *fino alla fine del periodo con le seguenti*: "sulle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento".

4.31

Trevisi

Respinto

Al comma 9-bis*, primo periodo, sostituire le parole:* "sullo stato di avanzamento dell'opera" *con le seguenti:* "sull'analisi costi-benefici dell'opera.".

4.32

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole:* "avanzamento dell'opera," *inserire le seguenti:* "ivi comprese le opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera,".

4.33

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 9-bis, al *primo periodo, dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e delle tratte ferroviarie AV/AC Salerno-Villa San Giovanni e AV/AC Messina-Catania-Palermo".

4.34

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole*: "avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti*: "e del completamento del piano di adeguamento e riqualificazione dell'autostrada A19 Palermo-Catania".

4.35

Basso, Fina, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole: "*avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti:* "e sull'ottemperanza del progetto definitivo e delle sue varianti sostanziali alle prescrizioni in materia di compatibilità ambientale e sicurezza statica, anche in relazione al carico eolico e alla vulnerabilità sismica,".

4.36

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Al comma 9-bis, *primo periodo, dopo le parole: "*avanzamento dell'opera" *inserire le seguenti:* "e sui relativi costi".

4.37

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Al comma 9-bis, *dopo il primo periodo, inserire il seguente*: "A tal fine, i rappresentanti dei suddetti comuni sono invitati a partecipare, come osservatori, alle riunioni del consiglio di amministrazione di cui all'articolo 2, secondo comma, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, come modificato dall'articolo 1 del presente decreto.".

4.38

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Respinto

Apportare le seguenti modificazioni.

a) al comma 9-bis*, sopprimere l'ultimo periodo*;

b) al comma 9-ter*, sostituire le parole:* "Agli oneri derivanti dal comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede" *con le seguenti:* "Quale contributo per l'incremento della dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie siciliane, è stanziato 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, alla cui copertura si provvede".

4.39

Barbara Floridia, Sironi, Di Girolamo

Respinto

Dopo il comma 9-bis *inserire il seguente:*

«9-*bis*.1. La convenzione di cui al comma 9-*bis* prevede l'istituzione di un apposito «sportello per la trasparenza» che consenta ai cittadini, alle associazioni e alle imprese di richiedere l'accesso agli atti e ai documenti amministrativi relativi alla progettazione, allo stato di avanzamento dell'opera ed alle misure di compensazione ambientale. A tal fine la convenzione prevede altresì la realizzazione di un portale *internet* per rendere più agevole la consultazione della documentazione in formato elettronico. La società concessionaria si impegna a fornire le informazioni richieste entro una settimana dalla ricezione della richiesta.».

4.40

Trevisi

Respinto

Al comma 9-quater *sostituire le parole:* "150.000 euro" *con le seguenti:* "300.000 euro".

Conseguentemente, al medesimo comma, sostituire le parole da: "corrispondente" *fino alla fine del comma con le seguenti:* "le risorse previste al comma 9".

G4.1

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house,* regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere,

considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

in tale contesto desta profonda preoccupazione l'allarme lanciato dai sindacati del settore dei trasporti su una serie di dubbi avanzati dalla Corte dei conti in relazione ad una parte del finanziamento - previsto dal PNRR-PNC - per il rinnovo della flotta di mezzi veloci che collegano le due sponde dello Stretto di Messina;

in una nota i sindacati dei trasporti indicano criticità legate alle procedure seguite, alla tempistica che renderebbe alcuni dei progetti non attuabili o non ben ponderati e che tra le motivazioni sia evidenziata anche la non compatibilità di alcuni progetti con la prossima costruzione del Ponte sullo Stretto;

alla luce di tutte le incertezze esposte fino ad ora in relazione alla tempistica di realizzazione del Ponte nonché a tutti gli altri profili che necessitano ancora di essere chiariti e ben definiti, con particolare riferimento alla sostenibilità economico finanziaria dell'opera ed alla compatibilità con le prescrizioni VIA, è da escludere in maniera perentoria la possibilità di perdere investimenti nella mobilità marittima sullo Stretto, già oggi molto penalizzata;

il servizio di collegamento marittimo di Rete Ferroviaria Italiana per il passaggio dei treni tra le due sponde dovrà comunque essere assicurato, sia per tutti gli anni necessari alla realizzazione dell'attraversamento stabile, sia per garantire la continuità territoriale nei periodi di possibile inagibilità del ponte, ove questo venga costruito, mentre dovrà comunque proseguire l'attuale collegamento marittimo veloce utilizzato da migliaia di pendolari dell'area metropolitana dello Stretto;

è forte la preoccupazione che una rimodulazione del PNRR-PNC sottragga risorse alla riqualificazione della flotta pubblica. Non rinnovare e non rendere più sostenibile la flotta pubblica per l'attraversamento dello Stretto significherebbe mantenere un servizio inefficiente e rinunciare a un importante intervento funzionale alla transizione ecologica,

impegna il Governo:

a definire tempestivamente le linee strategiche che garantiscano l'impiego dei fondi del PNRR-PNC per l'effettivo rinnovo della flotta di RFI, scongiurando il rischio che gli stessi siano dirottati su altri progetti.

G4.2

Irto, Basso, Fina, Manca, Lorenzin, Misiani, Nicita

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto-legge in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si rammenta che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

il dibattito sulla necessità di un attraversamento stabile dello Stretto, per colmare il *gap* infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese, ha una storia di oltre 40 anni e si intreccia, inevitabilmente, con i limiti di un carente e vetusto sistema infrastrutturale stradario e ferroviario nel Mezzogiorno che impedisce una efficiente connessione con l'Alta velocità del resto del Paese ed anche di inserire il Mezzogiorno nel disegno sul trasporto intermodale di livello europeo (il sistema TEN);

come rilevato nel corso delle audizioni «il decreto-legge sembra trascurare e sottovalutare quanto intervenuto negli oltre dieci anni dalla sospensione del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare»;

in particolare per quanto attiene alla realizzazione delle opere connesse e di contesto necessarie alla realizzazione del collegamento stabile, il rapporto della commissione Mit per «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» sottolinea che «il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione»;

la caducazione dell'intero processo di realizzazione dell'Attraversamento Stabile nel 2011 è avvenuta a seguito della verifica di mancanza di sostenibilità economica e finanziaria del PEF. Elementi centrali richiesti per il nuovo PEF (2023) sono: ricavi complessivi previsti sulla base di uno studio di traffico aggiornato e canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

sulla base degli esperti auditi in Commissione, «esiste un grave rischio che il percorso possa di nuovo interrompersi a causa di una nuova mancanza di sostenibilità economica e finanziaria connessa con i ricavi da flussi di traffico, in particolare ferroviari e dai canoni di utilizzo» derivante «da quanto sta accadendo alle reti ferroviarie di Sicilia e Calabria» perché in Sicilia si sta realizzando una ferrovia ordinaria e non una AV, ed in Calabria si sta realizzando una linea AV che invece di ridurre la lunghezza rispetto al tracciato esistente la aumenta, passando da 393 a 445 chilometri;

allo stato attuale i tempi di percorrenza dalla Sicilia a Roma realizzando il collegamento stabile dello Stretto sarebbero di 6 ore e 39 minuti a causa della vetustà dei collegamenti ferroviari anche se da tutti gli studi e le ricerche svolte a livello mondiale nei contesti dove è stata realizzata l'AV emerge che la domanda esistente (deviata) si sposta da altre modalità di trasporto all'AV per percorrenze inferiori a 5 ore, e quella nuova (indiretta e indotta) si genera sempre per percorrenze inferiori a 5 ore; stessi limiti temporali per le crescite significative di PIL;

per questo nelle audizioni è stato indicato come necessario per il successo dell'opera la realizzazione in Sicilia di una vera AV per collegare Palermo-Catania e Messina in 90 minuti e un diverso itinerario dell'AV in Calabria con caratteristiche di tracciato simili alle altre linee italiane ed a tutte le altre a livello mondiale;

senza la realizzazione delle opere infrastrutturali di trasporto di contesto il rischio è di realizzare un'opera che sia «una cattedrale nel deserto», senza realizzare una effettiva continuità territoriale per la Sicilia che su 1.369 chilometri di linea ferrata solo 791 chilometri sono elettrificati, 223 chilometri possono contare su un doppio binario e ben 568 chilometri sono invece a binario unico;

oggi per fare 314 km in treno da Catania a Trapani si impiegano fino a 5 ore, mentre per andare da Roma a Milano e percorrerete 514 km si impiegano solo 3 ore;

la questione è quindi quella di realizzare la soluzione migliore, sviluppata in una visione integrata del sistema dei trasporti del Sud che dia la possibilità ai territori e alla gente che li vive di realizzare un'opera utile soprattutto per loro,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di monitorare gli effetti applicativi del provvedimento in esame, al fine di destinare le risorse che saranno indicate dal DEF per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria all'integrazione del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno allo *standard* qualitativo del resto del Paese, prevedendo la realizzazione di una progettazione esecutiva per la Sicilia con caratteristiche di Alta Velocità al fine di consentire la percorrenza della linea Palermo-Catania-Messina secondo gli *standard* nazionali di AV ed il completamento della linea AV/AC Salerno-

Reggio Calabria garantendone la realizzazione in tempi certi.

G4.3

Fina, Basso, Irto, Misiani

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria",

premesso che:

il decreto in esame interviene per rimettere *in bonis* la società Stretto di Messina, trasformarla in una società *in house*, regolare il rapporto concessorio, porre le basi giuridiche per chiudere il contenzioso con il contraente generale e riavviare la progettazione dell'opera partendo da un progetto del 2011, su cui pendono criticità e dubbi di ordine sia tecnico, sia ambientale;

su tale progetto non è stato svolto alcun tipo di dibattito pubblico che potesse prendere in considerazione anche altre ipotesi progettuali e manca altresì la valutazione di impatto ambientale;

dubbi sono stati altresì posti sulla reale entità dei costi che, ad oggi, non è dato conoscere, considerato che la loro quantificazione resta rinviata al futuro piano economico finanziario della concessione;

si ricorda che, per l'opera oggetto del decreto, ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente (DEF 2023 allegato infrastrutture);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera;

nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto il comma 7-*ter* dell'articolo 4, in base al quale entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo la Regione Siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera;

ai territori interessati occorrono però opere preliminari che consentano di promuoverli come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali e lo sviluppo turistico, programmando grandi interventi,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a subordinare la realizzazione dell'opera alla sottoscrizione di appositi accordi di programma con la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni finalizzati a prevedere, coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, interventi straordinari che promuovano i territori interessati come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali, lo sviluppo turistico, riqualificazione sociale e la formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

G4.4

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

V. testo 2

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si sottolinea che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore; buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia e, in particolare, della Sicilia, a predisporre un piano di investimenti per garantire la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese.

G4.4 (testo 2)

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Accolto

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si sottolinea che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani Palermo che distano 107 chilometri di strada ferrata, 4,10 ore; buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia e, in particolare, della Sicilia, a valutare l'opportunità di promuovere la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete

ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese.

G4.5

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Improponibile

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone, al pari della zona dello Stretto di Messina;

le enormi risorse destinate alla futura realizzazione del Ponte sullo Stretto, potrebbero essere più proficuamente finalizzate al recupero del fortissimo ritardo infrastrutturale della rete ferroviaria e viaria che interessa gran parte dei territori del Mezzogiorno;

la regione Sardegna è tra le regioni del Mezzogiorno una delle più penalizzate per la carenza di infrastrutture stradali e soprattutto ferroviarie con tutto quello che questo comporta in termini di lesione del diritto alla mobilità dei cittadini, e sviluppo e crescita socio-economica della regione;

Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia del nostro Paese dove manca qualsivoglia servizio ferroviario degno di questo nome che lo colleghi al resto della regione, e dove è attiva solo una ferrovia a scartamento ridotto costruita quasi due secoli fa, che da Nuoro arriva a Macomer. In pratica Nuoro è l'unico capoluogo di provincia a non essere ancora servito da una linea della Rete ferroviaria italiana,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative necessarie, e le opportune risorse, finalizzate al potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie della Sardegna, anche dando finalmente soluzione alla linea ferroviaria Nuoro-Macomer, prevedendone, previa intesa con la regione Sardegna, il suo trasferimento a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.A. per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale.

G4.6

Aurora Floridia, De Cristofaro, Cucchi, Magni

Improponibile

Il Senato,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame è finalizzato a riproporre la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, riavviando l'*iter* dell'opera che si è interrotto nel 2012 (quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati), attraverso la ripresa e prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel Documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalivano al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle settimane precedenti al varo del medesimo DEF, si erano ipotizzati costi intorno ai 10 miliardi;

sempre in tema di quantificazione dei costi dell'opera, il provvedimento in esame introduce quindi ulteriori norme volte a prevedere l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

ricordiamo che il gruppo di lavoro della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture istituito con determina n. 26 del 2020 con il compito di valutare le diverse alternative sotto il profilo tecnico nonché l'impatto ambientale e urbanistico di un attraversamento stabile dello stretto di Messina, nella relazione conclusiva del 30 aprile 2021, ha posto in evidenza tra le molteplici criticità della soluzione a unica campata, che questa soluzione comporta la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore dei 50 per cento di quella del ponte più lungo realizzato al

mondo, ossia il ponte di Akashi in Giappone con 1991 metri di campata centrale. Si rileva che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per percorre in treno la tratta Trapani-Siracusa, si impiegano 11,30 ore; Trapani-Agrigento la cui distanza è di 137 chilometri sono necessarie oltre 4 ore di ferrovia; per coprire Trapani-Palermo che distano 107 km di strada ferrata, 4,10 ore;

buona parte della rete ferroviaria è a binario unico e non è elettrificata. A colmare questo divario infrastrutturale si dovrebbero concentrare risorse e iniziative del Governo;

riguardo al diritto alla mobilità, è comunque necessario rafforzare sempre di più il trasporto pubblico, incentivando quello su ferro rispetto al trasporto su gomma, e garantendo il servizio in maniera omogenea sul territorio nazionale anche nelle aree più «difficili» da servire,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese, ad adottare tutte le iniziative volte a garantire il trasporto pubblico e i collegamenti ferroviari tra aree a domanda debole o comunque poco servite dai servizi a mercato, rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico.

4.0.1

Irto

Respinto

Dopo l' **articolo** *aggiungere il seguente:*

«Art. 4-*bis.*

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.».

ARTICOLO 5 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Allegato B

Pareri espressi dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge n. 705 e sui relativi emendamenti

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita a relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 01.1, 1.5, 1.6, 1.7, 1.14, 1.17, 1.18, 1.19, 1.21, 1.22, 2.4, 2.17, 2.0.1, 3.5, 3.48, 3-*bis*.0.1, 3-*bis*.0.2, 4.1, 4.38, 4.39 e 4.40.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Nel corso della seduta sono pervenute al banco della Presidenza le seguenti comunicazioni:
Disegno di legge n. 705:
sulla votazione finale, il senatore Castiello avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Barachini, Berlusconi, Bongiorno, Borgonzoni, Butti, Calenda, Castelli, Cattaneo, De Poli, Durigon, Farolfi, Fazzolari, Franceschelli, La Pietra, Mirabelli, Monti, Morelli, Napolitano, Nicita, Ostellari, Rauti, Rossomando, Rubbia, Segre e Sisto.
.
Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Zaffini, per attività della 10ª Commissione permanente; Giacobbe, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'InCE.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Onn. Mule' Giorgio, Cavandoli Laura
Disposizioni concernenti la definizione di un programma diagnostico per l'individuazione del diabete di tipo 1 e della celiachia nella popolazione pediatrica (727)
(presentato in data 24/05/2023)
C.622 approvato dalla Camera dei deputati.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Senatori Martella Andrea, Lorenzin Beatrice, Crisanti Andrea
Norme relative alla cessazione della produzione e dell'impiego delle sostanze polifluoroalchiliche e perfluoroalchiliche (725)
(presentato in data 23/05/2023);
senatori Zampa Sandra, Zambito Ylenia, Camusso Susanna Lina Giulia, Furlan Annamaria
Disposizioni concernenti l'organizzazione dell'assistenza sanitaria primaria (726)
(presentato in data 23/05/2023).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente
2ª Commissione permanente Giustizia
Sen. Lisei Marco ed altri
Modifiche al decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48, e all'articolo 635 del codice penale, concernenti misure di prevenzione da atti di vandalismo (645)
previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport
(assegnato in data 24/05/2023).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 23 maggio 2023 ha inviato, ai sensi dell'articolo 15 della legge 16 aprile 2015, n. 47, la relazione, predisposta dal Ministero della giustizia, sull'applicazione delle misure cautelari personali e sui provvedimenti di riconoscimento del diritto alla riparazione per ingiusta detenzione, riferita all'anno 2022.
Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 2a Commissione permanente (*Doc*. XCIV, n. 1).

Governo, trasmissione di atti concernenti procedure d'infrazione

Il Ministro per le disabilità, con lettera in data 22 maggio 2023, ha inviato, in ottemperanza dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione sulla procedura

d'infrazione n. 2023/2015 - ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea - concernente l'incompleto recepimento della direttiva UE 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1a, alla 2a, alla 4a e alla 9a Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 10/1).

Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, è deferito alle sottoindicate Commissioni permanenti il seguente documento dell'Unione europea, trasmesso dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio - Colmare il divario di talenti nel settore della cibersicurezza per rafforzare la competitività, la crescita e la resilienza dell'UE ("Accademia per le competenze in materia di cibersicurezza") (COM(2023) 207 definitivo), alla 7a e alla 8a Commissione permanente e, per il parere, alla 1a, alla 4a, e alla 10a Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione. Deferimento

La Corte dei conti - Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 23 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 35/2023/G concernente "Stato di avanzamento ed esecuzione delle opere del MOSE".

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5a e alla 8a Commissione permanente (Atto n. 164).

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Casini e Alfieri hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00045 *p.a.* del senatore Speranzon ed altri.

Mozioni

BOCCIA, PATUANELLI, DE CRISTOFARO, UNTERBERGER, ALFIERI, ALOISIO, BASSO, BAZOLI, BEVILACQUA, BILOTTI, CAMUSSO, CASINI, CASTELLONE, CASTIELLO, CATALDI, COTTARELLI, CRISANTI, CROATTI, CUCCHI, DAMANTE, DE ROSA, D'ELIA, DELRIO, DI GIROLAMO, FINA, FLORIDIA Aurora, FLORIDIA Barbara, FRANCESCHELLI, FRANCESCHINI, FURLAN, GIACOBBE, GIORGIS, GUIDOLIN, IRTO, LA MARCA, LICHERI Ettore Antonio, LICHERI Sabrina, LOPREIATO, LOREFICE, LORENZIN, LOSACCO, MAGNI, MAIORINO, MALPEZZI, MANCA, MARTELLA, MARTON, MAZZELLA, MELONI, MIRABELLI, MISIANI, MUSOLINO, NATURALE, NAVE, NICITA, PARRINI, PATTON, PIRONDINI, PIRRO, RANDO, ROJC, ROSSOMANDO, SCARPINATO, SENSI, SIRONI, SPAGNOLLI, TREVISI, TURCO, VALENTE, VERDUCCI, VERINI, ZAMBITO, ZAMPA - Il Senato,

premesso che:

la piena attuazione del PNRR rappresenta una prova fondamentale per la credibilità e l'affidabilità dell'Italia nel contesto internazionale. La rinuncia, anche parziale, come recentemente prefigurato dal Ministro Fitto e da altri esponenti del governo, al conseguimento degli obiettivi e delle riforme del PNRR avrebbe ricadute negative per il nostro Paese, a partire dalle trattative in corso nelle sedi istituzionali UE relativamente al nuovo Patto di stabilità, sulle previsioni programmatiche relative al PIL e alle altre variabili macroeconomiche e di finanza pubblica come descritte nel Documento di economia e finanza 2023, nonché sui mercati finanziari internazionali per la collocazione dei titoli del debito pubblico;

al nostro Paese sono stati riconosciuti oltre 191 miliardi di euro per l'attuazione del PNRR, di cui 68,9 miliardi in sovvenzioni e 122,6 miliardi in prestiti. La sua attuazione prevede un percorso serrato fino al 30 giugno 2026, con scadenze concordate con la Commissione europea a cui sono legate le 10 rate di erogazione di risorse fondamentali per il raggiungimento di tutti gli obiettivi qualitativi e

quantitativi (*milestone* e *target*) obbligatori del PNRR, irrinunciabile occasione per dare slancio alla nostra economia già a partire dal corrente anno;
le prime due relazioni al Parlamento sullo stato di attuazione del piano nazionale di ripresa e resilienza hanno certificato il pieno conseguimento di tutti gli obiettivi e le riforme concordate entro i termini previsti. Conseguentemente sono state erogate le due rate del PNRR, per un ammontare complessivo di 42 miliardi di euro;
le incertezze del Governo in carica sull'attuazione del PNRR hanno determinato nel breve volgere di pochi mesi una situazione di stallo che potrebbe compromettere il raggiungimento degli obiettivi previsti per l'anno in corso e il conseguente ottenimento della terza e della quarta rata spettante all'Italia per complessivi 35 miliardi di euro;
il 30 dicembre 2022 il Governo italiano ha comunicato di aver raggiunto i 55 traguardi obiettivi del PNRR per il secondo semestre 2022 e ha inviato alla Commissione europea la richiesta di pagamento della terza rata del valore di 19 miliardi di euro. Allo stato attuale, tuttavia, in conseguenza dell'incerta gestione del PNRR da parte dell'Esecutivo in carica, sono tuttora in corso le valutazioni della Commissione europea, che si stanno lungamente protraendo. La quarta rata in scadenza a giugno 2023, legata al raggiungimento di ulteriori 27 obiettivi, e alla conseguente assegnazione di 16 miliardi, per stessa ammissione dell'Esecutivo, è a fortissimo rischio;
in pochi mesi la positiva dote, anche reputazionale, lasciata dai precedenti governi è stata dilapidata attraverso vaghi annunci circa l'"impossibilità" di raggiungere gli obiettivi entro il 2026, "spostamenti" di opere sulle altre fonti di finanziamento e "smantellamenti" cui non è seguito nessun atto ufficiale;
l'evidenza di tale cambiamento è emersa con chiarezza lo scorso 28 marzo 2023, quando le sezioni unite in sede di controllo della Corte dei conti hanno presentato al Parlamento la terza relazione semestrale sullo stato di attuazione del PNRR. Essa ha evidenziato numerose criticità che, qualora non opportunamente e tempestivamente affrontate, avrebbero messo a repentaglio il raggiungimento degli obiettivi europei e nazionali connessi al piano. In particolare, relativamente ai profili di attuazione del piano, rispetto agli obiettivi europei, che risultano tutti conseguiti alla scadenza del secondo semestre del 2022, per gli obiettivi nazionali risulta un conseguimento pari solo al 62 per cento, nella misura in cui "le attività inerenti a 7 target risultavano solo avviate, 5 target figuravano ancora in via di definizione, mentre per ulteriori 8 obiettivi emergevano ritardi rispetto alla scadenza programmata". Per quanto concerne l'attuazione finanziaria, la Corte ha sottolineato come oltre la metà delle misure interessate dai flussi sulle specifiche contabilità di tesoreria e a quelli del bilancio mostri ritardi o sia ancora in una fase sostanzialmente iniziale dei progetti, e in particolare l'avanzamento dei pagamenti nelle missioni legate alle politiche agricole, all'istruzione scolastica e agli interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni stia procedendo a rilento;
con l'avanzare del cronoprogramma, la relazione della Corte dei conti ha evidenziato un atteso aumento del peso relativo dei *target* rispetto alle *milestone*, a cui dovrebbe associarsi un maggiore impegno del Governo, delle strutture preposte alla *governance*, e dei diversi livelli istituzionali coinvolti;
anziché monitorare costantemente l'avanzamento dell'attuazione del piano da parte delle amministrazioni pubbliche e velocizzare le procedure anche riconsiderando pochi e limitati obiettivi con il concorso di tutte le forze politiche alla luce del mutato quadro internazionale, il Governo ha scelto la strada della discontinuità politica e amministrativa rispetto al passato, a giudizio dei proponenti del presente atto di indirizzo perseguita attraverso infantili ricerche di responsabilità pregresse e intempestivi e dannosi cambiamenti nella *governance* che stanno generando, come previsto, ulteriori rallentamenti;
a seguito dell'approvazione del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, la nuova *governance* prevista dall'Esecutivo è ancora in fase di avvio, con conseguenti ricadute sull'intero processo di attuazione degli interventi già previsti e da attuare, e, in relazione agli evidenti ritardi che si stanno accumulando, l'Esecutivo sta ripetutamente tentando di addossare le responsabilità sui precedenti governi;
fatto ancora più grave, risultano assolutamente insufficienti le attività di relazione e confronto con le istituzioni europee, come chiaramente indicato nella recente nota informativa del Parlamento europeo

sullo stato di avanzamento dell'attuazione dei piani nazionali. Nonostante la Commissione europea abbia reso chiaro che la revisione dei piani nazionali sia possibile, purché all'interno dei binari tracciati dai regolamenti UE, ad oggi risulta che dal Governo italiano non è giunta alle sedi istituzionali dell'Unione alcuna formale richiesta di revisione del PNRR, e ciò in netto ritardo rispetto a quanto già fatto da altri Stati membri;

in tale contesto di grave incertezza e ritardo, risulta assolutamente necessario che il Governo ponga in essere, con urgenza, un costruttivo dialogo anche con le Camere, garantendo corretta informazione, fornendo relazioni e schede progetto che rendano chiare le prospettive del piano;

il Parlamento sinora non è stato coinvolto in alcun modo né sulle modifiche che il Governo intenderebbe apportare al PNRR né tantomeno sull'inserimento, ai sensi del nuovo regolamento (UE) 2023/435, di un apposito capitolo dedicato al piano "REPowerEU", adottato a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina e che ha come obiettivo quello di rendere l'Europa indipendente dai combustibili fossili russi ben prima dell'anno 2030;

l'inserimento di tale capitolo consentirà all'Italia di avere a disposizione ulteriori risorse, pari a 2,76 miliardi di euro, derivanti dal trasferimento delle risorse ETS, oltre alla possibilità di trasferire fino al 7,5 per cento delle dotazioni dei fondi relativi alla programmazione 2021-2027 della politica di coesione, e di ricevere ulteriori disponibilità finanziarie;

come indicato nella comunicazione della Commissione europea 2023/C 80/01, gli Stati membri sono stati fortemente invitati a presentare i PNRR modificati con il capitolo REPowerEU entro il 30 aprile 2023, e cioè prima del termine legale del 31 agosto 2023, al fine di consentirne la verifica e la valutazione da parte della Commissione stessa senza ritardi;

ciononostante, il Governo italiano a metà aprile ha comunicato di non essere ancora in grado di fornire nemmeno un'indicazione dei progetti che dovrebbero essere inclusi nel nuovo capitolo REPowerEU, e al contempo ha reso noto di avere intenzione di rivedere alcuni investimenti del PNRR, per mutate condizioni ed esigenze o per difficoltà di realizzazione nei tempi previsti;

nella raccomandazione specifica per il nostro Paese (COM(2023) 612 del 24 maggio 2023) presentata nel quadro del pacchetto di primavera del semestre europeo, la Commissione afferma che l'Italia dovrebbe finalizzare rapidamente il capitolo REPowerEU del suo PNRR al fine di avviarne l'attuazione,

impegna il Governo:

1) ad adempiere con urgenza, al fine di salvaguardare la credibilità e l'affidabilità del nostro Paese nel contesto internazionale, nonché la stabilità dei fondamentali economici e di finanza pubblica, all'attuazione di tutti gli impegni previsti dal PNRR e concordati con le istituzioni europee;

2) in merito alla terza *tranche* di risorse del PNRR, a garantire la piena e totale collaborazione con la Commissione europea attraverso uno scambio costruttivo e continuo ed un'informazione efficace e completa, che permetta di dare soluzione al ritardo nel pagamento della terza rata in tempi rapidi e utili per il Paese;

3) a garantire il conseguimento, entro il 30 giugno 2023, dei traguardi e degli obiettivi (27 interventi tra riforme e investimenti) necessari all'ottenimento, senza ritardi, dell'erogazione della quarta rata del PNRR;

4) ad improntare le proprie relazioni con le istituzioni europee, soprattutto in vista della paventata revisione del piano nazionale di ripresa e resilienza, alla massima trasparenza, alla massima condivisione e alla chiarezza di proposte e prospettive di cambiamento del PNRR;

5) a mantenere costantemente informato il Parlamento circa lo stato di attuazione del PNRR, a dar conto dell'utilizzo delle risorse e dei risultati raggiunti e delle eventuali misure necessarie per accelerare l'avanzamento dei progetti o per una migliore efficacia degli stessi rispetto agli obiettivi; a garantire altresì il pieno coinvolgimento del Parlamento sulle modifiche da apportare al PNRR, comunque rimanendo nel solco tracciato dal "Next generation EU" e dal dispositivo per la ripresa e la resilienza, individuandole in maniera puntuale e dettagliata, fornendo un'informazione piena e tempestiva, mediante le relative schede progetto, sulle ragioni di tali cambiamenti e sugli effetti che questi determinerebbero sull'utilizzo delle risorse e sulla crescita complessiva del Paese;

6) a mettere al centro della paventata revisione del PNRR gli interventi sul fronte del dissesto idrogeologico e del consumo del suolo che, come dimostrano i recenti accadimenti nelle Marche e in Emilia-Romagna, necessitano di un ulteriore rafforzamento e di una rapida esecuzione; a garantire la centralità degli interventi per la transizione *green* e digitale, quali elementi strutturali del processo di ammodernamento del Paese e precondizione per la sua crescita;
7) a garantire la realizzazione degli obiettivi inerenti alle priorità trasversali e, in particolare, a rispettare la riserva d'impiego del 40 per cento delle risorse del PNRR allocabili territorialmente per le regioni del Mezzogiorno;
8) a garantire la *governance* sui progetti alle Regioni e Province autonome che hanno già dimostrato efficienza in termini di capacità di progettazione e di spesa dei fondi europei;
9) a procedere tempestivamente alla presentazione del capitolo dedicato al piano REPowerEU all'interno del PNRR, come raccomandato dalla Commissione europea, comunque garantendo il coinvolgimento del Parlamento sulla definizione dei programmi ivi ricompresi e sull'utilizzo delle relative risorse, anche al fine di assicurare la coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR e la piena sostenibilità economico-sociale, territoriale e ambientale.
(1-00050*p. a.*)
Interrogazioni
ALFIERI - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. - Premesso che:
il decreto legislativo 29 dicembre 2021, n. 230, ha istituito l'assegno unico e universale per i figli a carico, che riconosce il diritto a un contributo statale a chiunque abbia uno o più figli, a prescindere dal reddito e ha sostituito dal 1° marzo 2022 altre 7 tipologie di sostegno economico alle famiglie;
tuttavia, la disciplina del nuovo istituto non ha previsto un'apposita disciplina per i lavoratori frontalieri. Tale lacuna ha comportato una serie di pesanti ricadute economiche per un numero notevole di lavoratori, oltre 85.000, la maggior parte dei quali risiede nelle province di Varese, Como, Sondrio, Lecco e Verbano-Cusio-Ossola;
come noto, i problemi connessi all'assegno unico per i frontalieri italiani in uscita sono dovuti al fatto che, stante l'esclusività della residenza come criterio di erogazione dell'assegno unico e universale, le casse di compensazione svizzere possono erogare tale prestazione solo a seguito della trasmissione, da parte dell'INPS, di un apposito modulo, denominato "domanda di informazione riguardante il diritto a prestazioni familiari negli Stati membri di residenza dei familiari" (modulo E-411);
tuttavia, la procedura di trasmissione dei moduli E-411 è stata spesso soggetta a gravi ritardi a causa dei lunghi tempi di risposta dell'INPS nella compilazione dei formulari, mandati per posta, provocando in diverse occasioni un blocco totale degli assegni familiari svizzeri per diversi mesi;
considerato che:
la Commissione europea ha deciso di avviare una procedura di infrazione inviando una lettera di costituzione in mora all'Italia (INFR(2022)4113) per il mancato rispetto delle norme della UE sul coordinamento della sicurezza sociale (regolamento (CE) n. 883/2004) e sulla libera circolazione dei lavoratori (articolo 45 del TFUE e regolamento (UE) n. 492/2011). Secondo il parere della Commissione il configurare il diritto in capo alle sole persone residenti in Italia da almeno 2 anni, a condizione che vivano in uno stesso nucleo familiare insieme ai figli, è in contrasto con il diritto della UE, in quanto non tratta i cittadini della UE in modo equo e si qualifica pertanto come discriminazione;
inoltre, come sottolineato nella lettera di costituzione in mora, il regolamento sul coordinamento della sicurezza sociale vieta qualsiasi requisito di residenza ai fini della percezione di prestazioni di sicurezza sociale, quali gli assegni familiari,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intraprendere le dovute iniziative per implementare la normativa in materia di assegno unico e universale per i figli a carico, al fine di garantire anche ai lavoratori frontalieri il pieno godimento di tale diritto.
(3-00460)
MARTELLA - *Al Ministro dell'interno*. - Premesso che:
in occasione della recente ricorrenza del 25 aprile, festa della Liberazione, l'Associazione nazionale

dei partigiani d'Italia, sezione "Luigi Bavaresco" di Paese, in provincia di Treviso, aveva proposto alla sindaca di aggiungere una tappa al consueto percorso, che annualmente le istituzioni locali compiono per onorare i propri caduti;
l'ANPI aveva proposto di inserire un'ulteriore sosta, proprio a Paese, presso il monumento di via Salvo d'Acquisto, dedicato ai 25 concittadini, non solo partigiani, ma anche militari e civili, caduti partecipando alla Resistenza, inaugurato nel 2015 su iniziativa della stessa associazione;
da quando è stato inaugurato, il monumento di via Salvo d'Acquisto non è mai stato incluso nel percorso commemorativo;
tuttavia la sindaca di Paese ha respinto la proposta, nonostante il monumento si trovi a breve distanza da piazza "Caduti nei lager", una delle soste che vengono invece sempre effettuate;
il 25 aprile 2023, davanti al monumento di via Salvo d'Acquisto, si è comunque presentata una delegazione dell'ANPI, che, assieme ad altri cittadini, ha reso omaggio ai caduti di Paese;
il rifiuto dell'amministrazione comunale di Paese di includere il monumento di via Salvo d'Acquisto nel percorso commemorativo del 25 aprile appare, a giudizio dell'interrogante, del tutto inspiegabile e motivato da sole ragioni ideologiche,
si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali siano le sue valutazioni in merito;
se non ritenga opportuno approfondire le ragioni che hanno portato al diniego e se non ritenga altresì opportuno dichiarare pubblicamente il proprio sostegno alla richiesta dell'ANPI di inserire la sosta al monumento di via Salvo d'Acquisto tra i passaggi ufficiali della manifestazione che si tiene ogni anno in occasione della ricorrenza del 25 aprile, festa della Liberazione.
(3-00461)
RONZULLI, DAMIANI, FAZZONE, GASPARRI, LOTITO, OCCHIUTO, PAROLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, ZANETTIN - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. - Premesso che:
l'alluvione che ha colpito nelle settimane dal 2 al 17 maggio diverse province dell'Emilia-Romagna ha provocato vittime tra la popolazione ed enormi danni al territorio, colpendo il cuore agricolo e industriale della Romagna, composto da migliaia di piccole e medie imprese, che hanno subito ingenti danni alle strutture e la paralisi delle attività produttive;
la Regione Emilia-Romagna e le associazioni di impresa, delle professioni, degli istituti bancari, del terzo settore e le organizzazioni sindacali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta, che dettaglia le esigenze del territorio per far fronte all'emergenza e gettare le premesse per una rapida ripartenza delle attività produttive;
nella dichiarazione figura la richiesta di approntare immediatamente un piano di ristori economici e lo stanziamento di risorse adeguate da destinare, oltre che alle famiglie, alle imprese colpite dagli eventi calamitosi. Tra le richieste avanzate vi è la concessione di contributi a favore delle attività produttive aventi sede o unità produttive nei comuni interessati dagli eventi calamitosi che abbiano subito grave pregiudizio economico derivante da danni a impianti, beni mobili, produzioni, scorte, mancati raccolti, e da danni derivanti da mancato ricavo dovuto alla sospensione o alla forte riduzione dell'attività;
l'Emilia-Romagna è tra le regioni più dinamiche dal punto di vista delle attività produttive e della proiezione internazionale delle proprie imprese, collocandosi nel 2022 al secondo posto (dopo la Lombardia) nella classifica delle regioni italiane per contributo all'*export*, con 84,1 miliardi di euro di esportazioni, pari al 13,5 per cento del totale delle esportazioni italiane;
le province maggiormente colpite (Bologna, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Ferrara) sono caratterizzate dalla presenza di decine di migliaia di imprese, spesso espressione di eccellenza a livello mondiale, soprattutto nei comparti agroalimentare e manifatturiero, con una spiccata proiezione internazionale. Esse hanno contribuito nel 2022 con 36,5 miliardi di euro di esportazioni al successo del *made in Italy* nel mondo. Questi territori ospitano inoltre importanti poli fieristici, che sono un punto di riferimento per le imprese del territorio, ma anche una vetrina internazionale di primissimo ordine per l'Italia,
si chiede di sapere quali misure intenda adottare il Governo per sostenere le attività delle imprese

esportatrici delle aree colpite dall'alluvione per assicurare la loro rapida ripartenza.
(3-00462)
BERRINO, MALAN, SISLER, SALLEMI, RASTRELLI, CAMPIONE, RAPANI - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:
nel corso della XVII Legislatura la legge 23 giugno 2017, n. 103, ha delegato il Governo a procedere alla riforma delle intercettazioni;
tra i principi e i criteri direttivi cui il Governo doveva attenersi nell'esercizio della delega, spiccavano quelli volti a garantire la riservatezza delle comunicazioni e delle conversazioni telefoniche e telematiche oggetto di intercettazione, in conformità all'articolo 15 della Costituzione;
in attuazione della suddetta delega è stato emanato il decreto legislativo 29 dicembre 2017, n. 216, che ha introdotto diverse disposizioni, soprattutto con riferimento alla fase dell'esecuzione delle intercettazioni, nonché a quella in cui i risultati delle captazioni devono essere riversati agli atti del procedimento;
anche la fase della selezione dei colloqui rilevanti è stata oggetto di specifica disciplina, in base alla quale le intercettazioni ritenute non rilevanti sono sottoposte al divieto di pubblicazione, anche parziale, del loro contenuto e di esse non può essere autorizzata la copia, nemmeno se richiesta dai difensori;
nonostante ciò, accade spesso che le intercettazioni giudiziarie finiscano sulla stampa, anche quelle giuridicamente irrilevanti e quelle tra persone non imputate né indagate;
la pubblicazione delle intercettazioni, oltre a violare il diritto di *privacy* e riservatezza, soprattutto quando esse concernano soggetti estranei alle investigazioni, viola anche la segretezza delle indagini in corso, a volte irrimediabilmente minate da una precoce e illegittima fuga di notizie;
considerato che si ritiene importante assicurare in maniera compiuta la riservatezza delle conversazioni e delle comunicazioni oggetto di intercettazione,
si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo abbia adottato o intenda adottare per monitorare e vigilare sulla corretta applicazione della normativa, che ha riformato la disciplina delle intercettazioni e se il Governo intenda intervenire al fine precipuo di garantire una maggiore riservatezza dei colloqui captati, nel rispetto dell'articolo 15 della Costituzione.
(3-00463)
SIRONI, LICHERI Sabrina, BEVILACQUA, TREVISI, DE ROSA, NAVE, MARTON, BILOTTI, PIRONDINI, ALOISIO, GUIDOLIN, MAZZELLA, CATALDI, LOREFICE, DAMANTE, DI GIROLAMO, NATURALE - *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. - Premesso che:
l'Agenzia delle entrate, con atto n. 146687 del 29 ottobre 2010, ha bandito un concorso pubblico per 175 posti da dirigenti di seconda fascia;
tra i titoli menzionabili dai partecipanti vi era anche l'aver svolto incarichi dirigenziali a tempo determinato presso l'Agenzia delle entrate, anche tramite assegnazione, senza concorso;
considerato che:
la Corte costituzionale con sentenza n. 37 del 2015 ha dichiarato l'illegittimità dell'art. 8, comma 24, del decreto-legge n. 16 del 2012, come convertito, che ha contribuito all'indefinito protrarsi nel tempo di un'assegnazione asseritamente temporanea di mansioni superiori, senza provvedere alla copertura dei posti dirigenziali vacanti da parte dei vincitori di una procedura concorsuale aperta e pubblica;
a seguito della sentenza della Consulta, che ha pertanto sancito l'illegittimità degli incarichi dirigenziali a tempo determinato conferiti a funzionari dell'Agenzia dell'entrate non titolari di qualifica dirigenziale secondo l'art. 8, comma 24, del decreto-legge n. 16 del 2012, alcuni partecipanti al concorso impugnarono il bando chiedendo di dichiararne l'illegittimità con riferimento proprio ai titoli di cui sopra;
il TAR del Lazio nel 2016 diede ragione ai ricorrenti con la sentenza n. 7636 contro la quale l'Agenzia fece ricorso, al Consiglio di Stato, ma senza trarne esito favorevole;
il concorso riprese quindi il suo *iter* secondo i dettami del TAR Lazio e del Consiglio di Stato;
con determinazione del direttore dell'Agenzia delle entrate prot. n. 173327 del 30 giugno 2021, è stata approvata la graduatoria finale di merito, poi rettificata con determinazione n. 0198385 in data 22

luglio 2021;
tale graduatoria è stata impugnata presso il TAR del Lazio da alcuni tra i partecipanti al concorso in quanto, a loro avviso, la commissione esaminatrice aveva arbitrariamente attribuito eccessivo valore alla valutazione del colloquio rispetto a quella data ai titoli e ciò in contrasto con quanto previsto dallo stesso bando;
nei giorni scorsi il Tribunale amministrativo del Lazio, seconda sezione *ter*, come portato in evidenza da "Italia Oggi" del 16 novembre 2022 e "La Verità" del 1° dicembre 2022 nonché dai siti *internet* "unsognoitaliano.eu" e "italianioggi.com", ha accolto diversi dei ricorsi presentati dai partecipanti avverso lo svolgimento del concorso proprio in relazione alla mancanza di un equilibrato bilanciamento nell'attribuzione del punteggio per titoli e per colloquio. Il giudice amministrativo nella sentenza n. 14859 del 14 novembre 2022 evidenzia che l'Agenzia delle entrate, nel bando, aveva "chiaramente inteso affidare la selezione dei candidati meritevoli ad un equilibrato bilanciamento tra, da un lato, il percorso formativo e professionale degli aspiranti (espresso dalla valutazione dei titoli puntualmente individuati nell'art. 7 del Bando, quali i titoli accademici e di studio, i titoli di servizio e gli incarichi conferiti da pubbliche amministrazioni, nonché le pubblicazioni scientifiche e accademiche) e, dall'altro lato, le competenze acquisite, le capacità manageriali e la preparazione teorica dei medesimi (da valutare, per contro, nell'ambito della prova orale)";
il giudice amministrativo, chiamato a giudicare sulla richiesta di annullamento della graduatoria finale di merito, ha osservato che la commissione esaminatrice, nell'attribuzione del peso ai titoli, ha "talmente diluito il peso in termini di punteggio attribuibile, da rendere, nella pratica, impossibile non soltanto il conseguimento, in una delle sottocategorie, del punteggio massimo previsto dal Bando, ma pure il conseguimento di un punteggio anche soltanto significativo rispetto al valore assegnato dal medesimo Bando alla valutazione dei titoli, sia con riguardo al peso ponderato delle categorie di titoli, che con riguardo al peso dei titoli sulla valutazione finale";
in particolare dalla sentenza si apprende che, nell'ambito dei titoli accademici e di studio, per i quali "il Bando stabiliva il punteggio massimo di 20, la Commissione ha deciso di attribuire ad ogni laurea magistrale ulteriore rispetto a quella utilizzata come requisito di accesso al concorso, se conseguito in materie attinenti alle attività istituzionali dell'Agenzia, il punteggio di appena 0,5, per ogni *master* universitario di secondo livello e di primo livello (sempre attinenti all'attività dell'Agenzia) rispettivamente i punteggi di 0,75 e 0,5.; pertanto un candidato teoricamente in possesso di sedici lauree avrebbe conseguito un punteggio di 15 punti su venti";
la stessa discrasia si è verificata per le pubblicazioni per le quali nel bando "era previsto un punteggio massimo di 10 punti. La Commissione ha indicato il punteggio di 0,6 per ciascun 'Libro' pubblicato dal candidato come 'Autore', 0,3 per ciascun 'Libro' pubblicato dal candidato come 'Coautore', 0,05 per ciascun 'articolo' pubblicato sulle 'riviste di settore' e quello di 0,01 per 'Pubblicazioni in atti congressuali': ciò significa in altri termini che pure se si fosse verificata l'ipotesi, in verità di scuola, di un candidato che avesse scritto e pubblicato 5 monografie come unico autore e 3 monografie come coautore, 40 articoli e 50 pubblicazioni in atti congressuali, tutti attinenti alle materie rilevanti, lo stesso non avrebbe comunque conseguito il massimo punteggio previsto";
considerato infine che la sentenza del TAR Lazio ha annullato la graduatoria del concorso con conseguente presumibile sospensione delle funzioni di coloro i quali le avessero assunte a seguito della pubblicazione della graduatoria stessa e dell'immissione nei ruoli,
si chiede di sapere:
quali siano le conseguenze per l'amministrazione a seguito dell'annullamento della graduatoria da parte del TAR del Lazio;
quali iniziative si intenda assumere per garantire la prosecuzione dell'ordinaria attività degli uffici;
quali iniziative infine si ritenga di intraprendere per evitare il ripetersi di simili evenienze.
(3-00465)
(*già* 4-00083)
BORGHI Claudio, ROMEO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. - Premesso che:
l'incremento dei prezzi dell'energia e delle materie prime riscontrato nell'ultimo biennio ha determinato

una crescita esponenziale dell'inflazione, colpendo duramente anche l'Italia. Secondo quanto riportato dal Documento di economia e finanza 2023, il tasso di inflazione nazionale (secondo l'indice nazionale NIC) ha raggiunto l'11,8 per cento nei mesi di ottobre e novembre 2022, per poi scendere al 7,7 per cento nel mese di marzo. Nonostante il ribasso recente dei prezzi energetici, che lascerebbe prevedere un ulteriore calo dell'inflazione per l'anno in corso, l'inflazione di fondo rimane sostenuta, al 6,2 per cento nel mese di aprile, anch'essa in leggero calo. Lo stesso DEF 2023 pone tra gli obiettivi chiave di politica economica quello di ridurre l'inflazione e recuperare il potere d'acquisto delle retribuzioni, assieme alla produttività, prevedendo un'inflazione media del 5,7 per cento per l'anno in corso, 2,7 per cento nel 2024, e al 2 per cento per il 2025-2026;
come risposta all'inflazione la BCE, da luglio 2022, ha adottato una politica molto restrittiva, ricorrendo per ben 7 volte al rialzo dei tassi di interesse di riferimento per l'area euro. L'ultimo, a inizio maggio 2023, ha portato il tasso di riferimento per le operazioni di rifinanziamento principale al 3,75 per cento. Il costo del denaro è sostanzialmente tornato a livelli mai più raggiunti dal 2008, e la BCE ha già dichiarato di voler proseguire su questa strada per riportare tempestivamente l'inflazione all'obiettivo di medio termine del 2 per cento;
considerato che:
evidentemente, la strategia messa in campo dalla BCE ha avuto e sta avendo un impatto pesantissimo sui mutui e prestiti per imprese e famiglie, in particolar modo sui mutui ipotecari contratti per gli immobili a uso residenziale, portando quelli a tasso variabile ad un tasso che si attesta intorno al 5 per cento, e determinando un ulteriore inasprimento degli *standard* creditizi complessivi che stanno comportando una flessione della domanda di prestiti da parte di famiglie e imprese;
il rischio di insolvenza per i soggetti debitori appare dunque sempre più concreto. Come denunciato da una recente indagine dell'osservatorio "SalvaTuaCasa" (Nomisma per Esdebitami Retake), negli ultimi 12 mesi almeno una famiglia su due ha pagato con difficoltà le rate dei mutui o dei prestiti accesi, un segnale preoccupante per la tenuta del sistema del risparmio privato e di riflesso un potenziale duro colpo al mercato immobiliare, già in flessione;
data la centralità del tema della prima casa, soprattutto sotto il profilo della natalità e della famiglia, come bene necessario alla costituzione e allo sviluppo di nuovi nuclei familiari, e alla luce delle azioni già messe in campo da Governo in materia, come la possibilità, a determinate condizioni, di rinegoziare i muti ipotecari contratti a tasso variabile e trasformarli a tasso fisso, così come la proroga delle agevolazioni fiscali e delle garanzie sulla prima casa per gli *under* 36, che ne dimostra la grande attenzione,
si chiede di sapere quali siano le azioni che il Ministro in indirizzo intende porre in essere, nelle sedi opportune, per proseguire nell'azione di tutela di famiglie e imprese esposti agli effetti negativi del rialzo dei tassi di interesse di riferimento dei mutui da parte della BCE, e di contenimento dei medesimi effetti negativi sul mercato immobiliare.
(3-00466)
NICITA, BOCCIA, BAZOLI, MIRABELLI, ROSSOMANDO, VERINI - *Al Ministro della giustizia*.
- Premesso che:
come riportato da diversi organi di stampa in data 10 maggio 2023, due detenuti del carcere di Augusta (Siracusa) sono deceduti in ospedale, a distanza di 15 giorni, dove erano ricoverati in gravi condizioni a seguito di uno sciopero della fame durato 60 giorni in un caso e 41 nell'altro. Inoltre, un terzo detenuto, sempre secondo quanto riportato dagli organi di stampa, avrebbe tentato il suicidio;
sul decesso sta indagando l'autorità giudiziaria di Siracusa e la notizia è divenuta nota a seguito delle denunce dei sindacati di Polizia penitenziaria e del Garante nazionale delle persone detenute e private della libertà, Mauro Palma;
in particolare, il Garante dei detenuti ha richiamato l'attenzione pubblica "sulla necessità della completa informazione che deve fluire dagli Istituti penitenziari all'Amministrazione regionale e centrale affinché le situazioni problematiche possano essere affrontate con l'assoluta attenzione che richiedono. Sembra ci sia una sorta di timore verso l'opinione pubblica. E invece serve sapere perché affrontare certe questioni può aiutare a prevenire gli esiti più tragici";

inoltre, occorre evidenziare come l'ufficio del Garante dei detenuti abbia denunciato il fatto di non aver ricevuto alcuna segnalazione in merito al ricovero dei due detenuti;
ad oggi, nel 2023 sono 21 i suicidi verificatisi all'interno delle carceri italiane, 85, invece, i suicidi del 2022, un numero mai così alto. Al riguardo, occorre evidenziare come da un rapporto pubblicato da "Antigone" nel 2022, emerga che, mentre l'Italia in generale figura tra i Paesi con un basso tasso di suicidi a livello europeo, se si guarda al tasso di suicidi nelle carceri, invece, la posizione cambia notevolmente, attestandosi al decimo posto tra i Paesi del Consiglio d'Europa;
gli istituti penitenziari italiani sono caratterizzati da una perdurante situazione di sovraffollamento, che ha comportato diverse condanne per il nostro Paese da parte della Corte EDU di Strasburgo. Infatti, su 50.832 posti regolamentari, di cui 47.418 effettivi, i detenuti sono 54.329, con una percentuale di sovraffollamento del 114 per cento, numeri allarmanti e che fanno dell'Italia uno dei Paesi con gli istituti penitenziari più affollati dell'Unione europea;
il primo firmatario della presente interrogazione con l'atto di sindacato ispettivo 3-00184, presentata lo scorso 1° febbraio 2023, aveva già denunciato la preoccupante situazione di alcune strutture carcerarie nella provincia di Siracusa e tra queste quella della casa di reclusione di Augusta, evidenziando come presso la stessa vi fossero quasi 500 detenuti, a fronte di 364 posti regolamentari e a fronte di un organico della Polizia penitenziaria di sole 60 unità;
in occasione della risposta all'interrogazione, resa in Aula dal Sottosegretario di Stato Ostellari, l'interrogante aveva chiarito la necessità di indagare e di intervenire sulla preoccupante crescita e incidenza dei fenomeni suicidari presso i detenuti italiani, oltre che sulla necessità di approntare interventi strutturali legati ad una maggiore presenza di educatori in carcere, figure preziose per le attività intramurarie e ad una più puntuale assistenza psicologica da fornire a tutti i detenuti;
a fronte degli ultimi decessi appare di tutta evidenza come la situazione carceraria della casa di reclusione di Augusta ben lungi dall'essere migliorata sia finanche drammaticamente peggiorata,
si chiede di sapere:
quali iniziative necessarie ed urgenti il Ministro in indirizzo intenda intraprendere affinché siano garantite ai detenuti della casa di reclusione di Augusta condizioni di vita massimamente dignitose e sicure;
quali siano i dati relativi al decorso ospedaliero dei due detenuti deceduti a seguito dello sciopero della fame e quali siano state le tempistiche del ricovero dei medesimi;
per quali motivi non sia stato comunicato all'ufficio del Garante nazionale delle persone detenute e private della libertà l'andamento dello sciopero della fame dei detenuti.
(3-00467)
PAITA, SCALFAROTTO, LOMBARDO - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. - Premesso che:
più del 90 per cento delle esportazioni dell'Unione europea deriva dall'attività di industrie ad alta intensità di proprietà intellettuale, le quali sono responsabili del 76 per cento del commercio del mercato unico;
al fine di tutelare tali realtà industriali la Commissione europea, lo scorso aprile 2023, ha promosso una serie di interventi normativi in materia di proprietà intellettuale volti ad armonizzare le discipline legislative degli Stati membri sui brevetti essenziali *standard*, sulla concessione obbligatoria di licenze di brevetti in situazioni di crisi e sulla revisione della legislazione sui certificati protettivi complementari;
tali interventi ambiscono a creare un sistema equilibrato, trasparente, affidabile e in grado di limitare il più possibile l'instaurazione di controversie e contenziosi, garantendo concorrenza e competitività sia a livello europeo che sul piano globale;
in questo contesto si inserisce il Tribunale unificato europeo dei brevetti (TUEB), che si propone di realizzare quell'unità della giurisdizione che rappresenta un passaggio fondamentale per assicurare alle imprese una tutela unitaria e uniforme, in ossequio al principio generale della certezza del diritto;
in questi mesi si sta discutendo la ricollocazione della sede di Londra del TUEB che, per effetto della Brexit, deve essere riportata sul territorio di uno Stato membro;

alla sezione di Londra erano assegnati, in forza dell'accordo su un tribunale unificato dei brevetti 2013/C175/01, le controversie in materia di necessità umane, chimica e metallurgia;
il comitato amministrativo del TUEB dovrà quindi deliberare la riassegnazione della sezione londinese ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 2, dell'accordo, il quale prevede che l'accordo stesso possa essere modificato "al fine di adeguarlo a un trattato internazionale in materia di brevetti o al diritto dell'Unione";
la città di Milano, quale capoluogo della regione con il secondo PIL più alto dell'Unione europea, rappresenta la sede naturale dove ricollocare la sezione di Londra del Tribunale, che si stima porterà alla città ambrosiana un indotto per un valore di 350 milioni di euro all'anno;
secondo il comunicato del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale del 18 maggio 2023, la riassegnazione di questa sede alla città di Milano sarebbe ormai imminente, tuttavia secondo organi di stampa si starebbe negoziando per ridurre le competenze ad essa assegnate, soprattutto per quanto concerne la competenza sui brevetti chimico-farmaceutici, che verrebbe riassegnata alla sezione di Parigi, cui è già attribuita la competenza in materia di tecniche industriali, trasporti, tessili, carta, costruzioni, fisica ed elettricità;
tale riassegnazione appare fortemente incoerente rispetto al ruolo dell'Italia in quel comparto (la sola industria farmaceutica italiana produce il 52 per cento dei farmaci venduti in Europa) e appare in contrasto con lo stesso articolo 87, paragrafo 2, appena citato, che consente al comitato di modificare l'accordo solo al fine di adeguarlo a un trattato internazionale in materia di brevetti o al diritto dell'Unione (per esempio la Brexit);
al di là delle indiscrezioni, il *presidium* del TUEB lo scorso 8 maggio ha deciso di ottemperare agli obblighi di operatività assegnando tutte le competenze della sezione di Londra a quelle di Monaco e Parigi a partire dal prossimo 1° giugno, escludendo del tutto qualsiasi riferimento alla sede di Milano;
tale ridimensionamento rischia di pregiudicare sensibilmente gli interessi della città di Milano e del Paese, ma anche del sistema di tutela unificata nel suo complesso, posto che la nuova fisionomia delle competenze del Tribunale comporterebbe il moltiplicarsi delle cause in campo chimico-farmaceutico: la validità di brevetti farmaceutici, chimici e certificati complementari di protezione è frequentemente trattata nell'ambito del medesimo procedimento, e la divisione artificiale delle competenze fra diverse sedi centrali rischia di determinare grandi incertezze dal punto di vista processuale, a discapito del sistema nel suo complesso;
tale circostanza, infatti, porterebbe in molti casi all'impossibilità di instaurare trattazioni congiunte delle controversie, con aumento dei costi e dei tempi per gli operatori;
non si ravvede alcuna motivazione ragionevole che possa giustificare, nel trasferimento della sezione londinese a Milano, la riduzione delle competenze originariamente assegnate,
si chiede di sapere quali iniziative diplomatiche intenda assumere al fine di consentire che l'assegnazione alla città di Milano della sede centrale del TUEB di Londra avvenga nel pieno rispetto delle competenze originariamente assegnate a quest'ultima e se intenda esercitare la facoltà di cui all'articolo 87, paragrafo 3, dell'accordo, che consente a ciascuno Stato membro di dichiarare, entro 12 mesi dalla decisione del comitato, la volontà di non vincolarsi a tale decisione, comportando la convocazione di un'apposita conferenza di revisione con tutti gli Stati membri contraenti al fine portare in quella sede il tema della redistribuzione delle competenze già assegnate alla sezione londinese.
(3-00468)
MAGNI, DE CRISTOFARO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. - Premesso che:
l'articolo 5 del "decreto bollette" in fase di conversione in legge riserva un trattamento di favore nei confronti delle aziende del settore energetico prevedendo una modalità di calcolo del contributo di solidarietà sugli extraprofitti realizzati nel periodo d'imposta antecedente al 1° gennaio 2023 ridotta rispetto a quella, già largamente generosa, stabilita dall'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 21 del 2022, come modificato dall'articolo 1, commi da 115 a 119, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio per il 2023): una misura che determinerà per il bilancio statale per il solo anno 2023 un mancato gettito del 15,8 per cento ed un conseguente relativo aggravio di oneri pari a 404 milioni di euro;

la stessa relazione di accompagnamento prevede che, "in un'ottica di estrema prudenza e in assenza dei dati dichiarativi relativi all'utilizzo delle suddette riserve nel 2022, si è ipotizzato che in tale annualità l'utilizzo delle riserve in sospensione sia pari al 30% del loro ammontare complessivo con una riduzione della base imponibile del contributo pari a circa 1,6 miliardi di euro";
ancora una volta questo Governo decide di affrontare la crisi energetica derivante dall'effetto della guerra in Ucraina e delle sanzioni economiche internazionali con una misura redistributiva a giudizio degli interroganti tiepida ed inadeguata, foriera di una scelta di totale asservimento ai colossi energetici del settore fossile, attingendo solo in minima parte al totale dei 40 miliardi di euro di extraprofitti accumulati da questi ultimi nel 2022, con l'aggravante che il restringimento della base imponibile del contributo di solidarietà comporterà una sensibile compromissione del gettito atteso per il 2023, rinunciando ad incamerare somme che avrebbero potute essere destinate a politiche energetiche diverse, di transizione energetica, *in primis* quelle di investimento in fonti rinnovabili e di superamento della dipendenza dalle fonti fossili;
l'impennata dell'inflazione nel 2022 ha finito per provocare il più forte impoverimento delle famiglie italiane nella storia recente. Negli ultimi tre mesi del 2022, calcola l'ISTAT, il potere d'acquisto delle famiglie è diminuito del 3,7 per cento rispetto al trimestre precedente. Un calo peggiore (pari al 5,6 per cento) lo si era registrato solo all'inizio del 2000 (4,6 per cento in meno) e nella primavera 2020, ma in quel caso era stato un effetto collaterale dell'inizio della pandemia, subito bilanciato dall'aumento pari al 6,6 per cento del trimestre successivo. Stavolta sarebbe impossibile aspettarsi un rimbalzo: la causa della caduta del potere di acquisto non è il calo dei redditi (che, al contrario, sono cresciuti dello 0,8 per cento) ma l'aumento dei prezzi, con l'inflazione che ha sfiorato il 12 per cento nell'ultima parte dello scorso anno;
considerato il perdurare della crisi energetica, la situazione di fortissima difficoltà vissuta dalle persone, i salari immobili da 30 anni, l'inflazione altissima, le condizioni della sanità pubblica, il precariato generalizzato cui sono soggette non solo le nuove generazioni ma intere categorie di lavoratori e lavoratrici,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno prevedere nel prossimo provvedimento utile l'integrale restituzione degli extraprofitti realizzati da parte delle società energetiche durante il conflitto russo-ucraino, elevando al 100 per cento l'aliquota di cui all'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 21 del 2022, e destinando il relativo maggior gettito a politiche energetiche che sostengano realmente le persone, le famiglie e le imprese italiane.
(3-00469)
RAPANI - *Al Ministro della cultura*. - Premesso che:
preoccupa la notizia, riportata da fonti di stampa, del rischio di una prossima chiusura di musei e siti archeologici calabresi;
in particolare, secondo la denuncia dei sindacati riportata su un quotidiano locale, "il personale è sempre più esiguo e il rischio concreto è quello di ritrovarsi con musei e siti archeologici chiusi nel cuore dell'estate. Le strutture della Calabria sono ormai svuotate di dipendenti dopo l'emorragia determinata dai pensionamenti a cui non è corrisposto un adeguato turnover. La situazione più eclatante, rilevata già qualche mese fa, riguarda la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio di Catanzaro e Crotone dove sono in servizio soltanto 4 persone (2 amministrativi, 1 centralista e 1 architetto) che lavorano sotto la direzione dell'architetta Stefania Argenti. E pensare che secondo la pianta organica del Ministero i dipendenti dovrebbero essere 35";
considerato che, il 24 aprile 2023, il Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri ha approvato la graduatoria finale di idoneità dei profili di operatore amministrativo gestionale (17 unità), operatore tecnico (38 unità), operatore alla fruizione, accoglienza e vigilanza (153 unità) relativi alla procedura selettiva pubblica per il reclutamento di 1.956 unità di personale non dirigenziale a tempo determinato in varie aree di inquadramento, per il Ministero della cultura, il Ministero della giustizia e il Ministero dell'istruzione;
rilevato inoltre che:
secondo quanto si apprende dalla medesima denuncia sindacale, il Ministero della cultura, ad oggi,

nonostante la drammatica carenza di personale degli istituti e luoghi della cultura della Calabria, non avrebbe avviato le necessarie attività istruttorie per la contrattualizzazione dei vincitori;
musei, parchi archeologici, soprintendenze, archivi e biblioteche scontano da tempo una carenza di personale che ne rende difficile, se non impossibile, la normale gestione e programmazione delle varie attività;
preoccupante, in particolare, la situazione dei siti pertinenti al parco archeologico di Sibari e della Direzione regionale musei, dove il personale di accoglienza e vigilanza in servizio, già numericamente inferiore di oltre il 50 per cento rispetto all'organico previsto, sarà a breve ulteriormente ridotto in vista dei pensionamenti ormai prossimi, a tal punto da non poter più garantire l'apertura nei prossimi mesi estivi;
valutato che, se non si interverrà tempestivamente, tale situazione rischia di penalizzare la Calabria nell'accessibilità, fruibilità e promozione, soprattutto in vista della stagione turistica alle porte, di un patrimonio di inestimabile valore, quello archeologico e culturale, che costituisce una delle realtà più positive della regione; un patrimonio che, invece, deve costituire la leva strategica per il rilancio culturale, economico e sociale della Calabria,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se, accertata la veridicità e la gravità, quali urgenti iniziative di competenza intenda assumere per sbloccare la condizione di stasi nell'assunzione dei vincitori dei concorsi del Ministero, al fine di ripianare le piante organiche e garantire la piena operatività dei musei e siti archeologici della Calabria.
(3-00470)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

ALFIERI - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. - Premesso che:
con la legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio per il 2023), il Governo ha ridotto i fondi per il funzionamento dei 118 Comitati per gli italiani all'estero, COMITES, presenti nel mondo, riducendo il finanziamento dai 2.248.138 euro previsti nel 2022 ai 1.248.138 del 2023, una riduzione di quasi il 50 per cento, quantificabile in un finanziamento di poco più di 10.000 euro per ciascun COMITES per l'anno 2023, appena sufficienti a garantire il funzionamento ordinario;
la riduzione comporta nei fatti l'impossibilità per i COMITES di svolgere il prezioso compito di tutela e integrazione dei connazionali all'estero, così come il lavoro legato alla promozione della lingua e cultura italiana nel mondo, determinando dunque un pesante impoverimento dei mezzi a disposizione delle comunità italiane all'estero;
a titolo esemplificativo basti pensare al COMITES di San Marino, che ha subito il taglio di oltre il 50 per cento del finanziamento rispetto a quello ricevuto nel 2022, a causa del quale sarà costretto a disdire il contratto di locazione dell'immobile dove si trova la propria sede, stante l'impossibilità, a fronte dell'esiguità dei fondi, di sostenere il pagamento del canone annuo,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente provvedere a rifinanziare già in occasione del primo provvedimento utile, la dotazione prevista per i COMITES, anche alla luce del prezioso lavoro che essi svolgono per la comunità dei nostri connazionali all'estero.
(3-00464)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MAIORINO, DI GIROLAMO, TREVISI, DE ROSA - *Ai Ministri dell'ambiente e della sicurezza energetica e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*. - Premesso che:
l'articolo 9 della Costituzione prevede che la Repubblica tuteli l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni; sancisce, inoltre, che la legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali;
l'articolo 19, comma 2, della legge n. 157 del 1992, recentemente modificato dall'articolo 1, comma 447, della legge n. 197 del 2022, sancisce che "Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano (...) provvedono al controllo delle specie di fauna selvatica anche nelle zone vietate alla caccia, comprese le aree protette e le aree urbane, anche nei giorni di silenzio venatorio e nei periodi di divieto. Qualora i metodi di controllo impiegati si rivelino inefficaci, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono autorizzare, sentito l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca

ambientale, piani di controllo numerico mediante abbattimento o cattura";
l'articolo 19-*ter*, comma 1, della legge n.157 del 1992 prevede un piano straordinario per la gestione e il contenimento della fauna selvatica di durata quinquennale. Secondo il comma 3 le attività di contenimento disposte nell'ambito del piano "non costituiscono esercizio di attività venatoria e sono attuate anche nelle zone vietate alla caccia, comprese le aree protette e le aree urbane, nei giorni di silenzio venatorio e nei periodi di divieto";
il piano, attuato a livello regionale, prevede la possibilità di avvalersi anche dei cacciatori iscritti negli ambiti venatori di caccia o nei comprensori alpini, nonché dei proprietari o dei conduttori dei fondi nei quali il piano trova attuazione, purché muniti di licenza per l'esercizio venatorio;
recentemente la Conferenza Stato-Regioni ha sancito l'intesa sullo schema di decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, concernente "ricostituzione del comitato tecnico faunistico-venatorio nazionale", di cui all'articolo 8 della legge n. 157 del 1992, recante "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio";
considerato che:
le attività del citato piano straordinario, potendo essere svolte in aree protette, devono rispettare quanto previsto dalla direttiva 92/43/CEE (direttiva "Habitat") nonché dalla direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici, per la tutela dei quali devono essere istituite le cosiddette zone di protezione speciale (ZPS);
l'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997, che recepisce la direttiva "Habitat", prevede la valutazione di incidenza (VIncA), attraverso la quale è possibile dare ragionevole certezza scientifica che il piano o programma non pregiudicherà l'integrità dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione;
considerato inoltre che:
l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), che ha assorbito l'Istituto nazionale per la fauna selvatica, di cui all'articolo 7 della legge n. 157 del 1992, opera quale organo scientifico e tecnico di ricerca e consulenza per lo Stato, le Regioni e le Province nel campo di applicazione della citata legge;
l'ISPRA riveste inoltre un ruolo primario nella conservazione e gestione della fauna selvatica e il piano straordinario può sovrapporsi alle attività di supporto tecnico-scientifico fornite dall'ente nel merito dell'applicazione delle citate direttive europee in materia di biodiversità;
considerato infine che circa la mancata o erronea applicazione delle direttive comunitarie, l'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea prevede che la Commissione, quando reputi che uno Stato membro abbia mancato a uno degli obblighi a lui incombenti in virtù dei trattati, emette un parere motivato al riguardo, dopo aver posto lo Stato in condizioni di presentare le sue osservazioni. Qualora lo Stato in causa non si conformi a tale parere nel termine fissato dalla Commissione, questa può adire la Corte di giustizia dell'Unione europea,
si chiede di sapere:
se i Ministri in indirizzo non ritengano che il piano straordinario per la gestione e il contenimento della fauna selvatica sia in contrasto con le direttive comunitarie in materia di *habitat* e biodiversità;
quali iniziative siano state intraprese per garantire il rispetto delle direttive comunitarie in materia di *habitat* e biodiversità nell'*iter* di approvazione del piano straordinario per la gestione e il contenimento della fauna selvatica.
(4-00473)
CASTIELLO, ALOISIO, LOPREIATO, BILOTTI, DE ROSA, MARTON, MAZZELLA, PIRRO, DI GIROLAMO, CROATTI, MAIORINO, GUIDOLIN, NAVE, CASTELLONE, FLORIDIA Barbara, BEVILACQUA, CATALDI, LOREFICE, PIRONDINI, TREVISI - *Al Ministro della giustizia*. -
Premesso che:
il Tribunale di Sala Consilina, in provincia di Salerno, è stato soppresso ed accorpato al Tribunale di Lagonegro, di ben più piccole dimensioni, situato fuori provincia (Potenza) e fuori regione (Basilicata);
tale aggregazione ha comportato l'eliminazione di una struttura giudiziaria ospitata in una sede idonea

e funzionale, per dislocarla nei ristretti spazi, già di per sé insufficienti, del Tribunale di Lagonegro, che si è venuto a trovare, di conseguenza, nell'attuale condizione di grave criticità;
l'accorpamento, in luogo di garantire economicità, efficienza e celerità dei giudizi, ha provocato disfunzioni, ritardi, diseconomie, violando una delle regole cardine dell'ordinamento comunitario costituita dal principio di prossimità della giustizia (art. 10 del Trattato sull'Unione europea), con l'aggravio di spese e di disagi per il cittadino e per le imprese del vasto territorio del Vallo di Diano;
la soppressione del Tribunale di Sala Consilina si è rivelata, alla prova dei fatti, un clamoroso errore nella revisione della geografia giudiziaria al punto da assurgere a caso emblematico, a livello nazionale, del fallimento, almeno *in parte qua*, della riforma Severino (legge n. 190 del 2012);
la soppressione del Tribunale di Sala Consilina ha avuto luogo sconsideratamente sia sotto il profilo dell'efficienza del Tribunale medesimo, il primo in Italia ad attuare la digitalizzazione, sia sotto il profilo della tutela dell'ordine pubblico, gravemente compromesso dalla scomparsa dal vasto territorio valdianese di un infungibile presidio di legalità. Ed invero, nelle ultime relazioni semestrali della DIA è emersa a chiare lettere l'inquietante circostanza della progressiva infiltrazione della criminalità organizzata in estensione dal nord della provincia di Salerno e della provincia di Cosenza;
la soppressione ha costituito un incentivo per le infiltrazioni criminali, che hanno trovato uno spazio libero, non più presidiato dallo Stato;
in definitiva, la soppressione del Tribunale di Sala Consilina ha penalizzato i cittadini del Vallo di Diano privandoli della funzione della giustizia, in spregio agli articoli 24, 111 e 113 della Costituzione, ha soppresso una delle sedi giudiziarie più efficienti ed ha esposto la comunità locale all'incombente rischio di aggressione da parte della criminalità organizzata,
si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle gravi criticità e quali urgenti misure intenda adottare per riattivare il Tribunale di Sala Consilina, che vanta il possesso di tutte le condizioni e di tutti i requisiti occorrenti per la sua riapertura e per l'efficiente ripresa dell'attività.
(4-00474)
BORGHESE - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. - Premesso che:
i consolati italiani all'estero rappresentano un presidio fondamentale della rete diplomatica e della presenza dello Stato nel mondo, agendo sia da punto di contatto tra le autorità italiane e quelle straniere, ma fornendo anche, in quei territori meno centrali, servizi di primaria importanza ai cittadini italiani all'estero e stranieri che per qualsiasi motivo debbano interagire con il nostro Paese;
in Brasile è attiva una rete consolare capillare particolarmente strutturata, che è presente a Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro e San Paolo ma che, per via della notevole estensione territoriale, non è in grado di offrire servizi consolari in tutte le aree geografiche del Paese, che possono risultare distanti anche migliaia di chilometri dalle sedi consolari più vicine;
nella vicina Argentina i servizi consolari hanno attivato la figura del "funzionario itinerante" come servizio che offre ai connazionali residenti all'estero presso sedi distanti dagli uffici consolari una modalità agevolata per la richiesta di rilascio del passaporto, consentendo ai consoli onorari, presenti capillarmente su tutta la rete consolare italiana, di acquisire tramite postazioni mobili i dati personali e biometrici (foto, firma e impronte digitali) necessari per il rilascio del passaporto e trasmetterli da remoto al consolato di riferimento per la stampa del documento,
si chiede di sapere se si intenda attivare o se sia già in corso di attivazione il citato servizio "missione del funzionario itinerante" anche in Brasile, in modo tale da andare incontro alle esigenze dei nostri connazionali residenti all'estero.
(4-00475)
MAZZELLA, GUIDOLIN, CROATTI, CATALDI, NATURALE, PIRONDINI, DI GIROLAMO, MAIORINO, BEVILACQUA, SCARPINATO, NAVE - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. - Premesso che:
i lavori socialmente utili (LSU) hanno ad oggetto la fornitura di servizi e la realizzazione di opere svolte mediante l'utilizzo di soggetti percettori di sostegno al reddito in stato di svantaggio nel mercato del lavoro, che vengono impiegati a beneficio della collettività. Più dettagliatamente, il decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 150, recante disposizioni per il riordino della normativa in materia di

servizi per il lavoro e di politiche attive, ha individuato tra i soggetti utilizzabili in attività socialmente utili i lavoratori disoccupati espulsi dalle medie e grandi imprese in cassa interazione, gli ex disoccupati speciali provenienti dall'edilizia, i lavoratori disoccupati iscritti da più di due anni nelle liste del collocamento;
analogamente, individua tra i soggetti promotori dei progetti di lavori socialmente utili: le amministrazioni pubbliche, gli enti pubblici economici, le società a totale o prevalente partecipazione pubblica, le cooperative che gestiscono servizi sociosanitari ed educativi e quelle per lo svolgimento di attività agricole, industriali, commerciali o di servizi;
il bacino storico nazionale dei lavoratori socialmente utili si suddivide in due categorie di attori: i cosiddetti transitoristi, di competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, e i cosiddetti non transitoristi, a carico delle Regioni. Ad oggi, nel nostro Paese si registrano circa 14.500 lavoratori socialmente utili, operativi soprattutto nelle regioni meridionali, e coinvolgono circa un migliaio di enti locali;
per quanto concerne l'accredito della contribuzione figurativa, a seguito delle indicazioni fornite dal Ministero del lavoro, con la circolare INPS n. 188 del 7 ottobre 2016, i periodi da accreditare sono quelli di lavoro effettivo e le attività socialmente utili vanno svolte da ciascun lavoratore senza soluzione di continuità e devono risultare dalle delibere di istituzione del progetto e dalle singole delibere di proroga delle attività adottate dall'ente utilizzatore;
tuttavia, nonostante tra gli enti utilizzatori e i soggetti impegnati sussista un vero e proprio rapporto di subordinazione, non è mai stato previsto il riconoscimento di un regolare contratto di lavoro e i lavoratori percepiscono dall'INPS un assegno di sussidio per attività socialmente utili per un importo inferiore a 600 euro, cui si aggiunge il mancato versamento dei contributi pensionistici. Pertanto, a fronte dell'erogazione della prestazione svolta, non segue il sostanziale incremento pensionistico, generandosi un *vulnus* che va sanato;
considerato che:
nel 2018 l'Unione sindacale di base (USB) ha depositato formale denuncia presso la Commissione dei diritti sociali europea e nel 2022 la UE ha riconosciuto che i lavoratori socialmente utili in realtà svolgono lavoro subordinato presso la pubblica amministrazione;
recentemente, nel mese di febbraio 2023, la confederazione CISAL e la federazione SIAD-CSA hanno presentato alla Corte di cassazione una proposta di legge di iniziativa popolare, volta ad assicurare delle pensioni più dignitose agli LSU delle regioni italiane attraverso il riscatto dei contributi figurativi da parte di quanti hanno prestato la loro opera in attività di lavori socialmente utili ai fini della misura delle pensioni, atteso che lo Stato riconosce loro solo i contributi figurativi senza alcun peso economico;
a parere degli interroganti, atteso il prezioso supporto che i lavoratori socialmente utili, da sempre, apportano agli enti in cui prestano servizio, si rende necessario contrattualizzare a tempo indeterminato questi lavoratori prevedendo un impegno settimanale superiore alle 18 ore, nonché il riconoscimento economico dei contributi che, ad oggi, sono solo figurativi,
si chiede di sapere:
quali siano le modalità attraverso cui il Ministro in indirizzo intenda affrontare la problematica descritta;
se condivida l'opportunità di favorire la stabilizzazione piena dei lavoratori socialmente utili, prevedendo altresì il riconoscimento economico dei contributi che, ad oggi, sono solo figurativi.
(4-00476)
CROATTI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri*. - Premesso che:
il regolamento generale per la protezione dei dati personali 2016/679 (general data protection regulation, GDPR) è la principale normativa europea in materia di protezione dei dati personali;
il garante europeo per la *privacy* ha disposto che il trasferimento dei dati delle pubbliche amministrazioni verso gli USA, e quindi fuori dalla protezione dei dati offerta dal GDPR, sia vietata. Questo a causa del "Cloud act", che consente alle autorità statunitensi, forze dell'ordine e agenzie di *intelligence* di acquisire dati informatici dagli operatori di servizi di *cloud computing* a prescindere dal

luogo in cui questi dati si trovano, quindi anche se sono su *server* fuori dagli USA. La sola condizione è che questi operatori siano sottoposti alla giurisdizione degli Stati Uniti, anche se siano società europee che hanno una filiale negli Stati Uniti o che operano nel mercato americano;
i dati del polo strategico nazionale (PSN), l'infrastruttura per la gestione in *cloud* dei dati critici della pubblica amministrazione, finanziata da un miliardo di euro del piano nazionale di ripresa e resilienza, devono essere protetti secondo le norme del GDPR europeo e quindi non sono compatibili fornitori di servizi USA;
il bando per la realizzazione del PSN è stato vinto prima dalle società Aruba e Fastweb (22 giugno 2022) ed è stato poi assegnato per diritto di prelazione (8 luglio 2022) alle società SOGEI, Leonardo, CDP Equity e TIM. La convenzione è stata firmata il 26 agosto 2022 con il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri. Nella convenzione si fanno espliciti riferimenti ai servizi *cloud* erogati da aziende USA quali "Google cloud" di Google LLC, "Microsoft azure" di Microsoft corporation e "Oracle cloud infrastructure" di Oracle corporation;
in particolare, a marzo 2020 TIM e Google cloud hanno sottoscritto un importante accordo di collaborazione della durata di 5 anni, rinnovabile per ulteriori 5. L'impegno congiunto di Google e TIM ha previsto la realizzazione di due *region* in Italia (per complessive sei *availability zone*) con rilascio progressivo ad iniziare dal primo trimestre 2022. TIM può comunque ospitare altri *cloud provider* nei propri *data center*. Le condizioni previste dalla *partnership* per quanto riguarda le attività commerciali possono essere estese ad altre aree geografiche dove è presente il gruppo TIM, previo accordo tra le parti. TIM e GCP (Google cloud platform) stanno lavorando congiuntamente per la realizzazione della soluzione a supporto della *region* dedicata a GCP per il mercato italiano con uno specifico *focus* per la realizzazione del polo strategico nazionale che costituirà la prima esperienza in assoluto di questo tipo in Italia per l'intero mercato dei CSP (*cloud services provider*);
a maggio 2021 Leonardo e Microsoft hanno sottoscritto un *memorandum of understanding* volto a dare il via ad una collaborazione industriale che ha come finalità anche la realizzazione di progetti per la trasformazione digitale della pubblica amministrazione italiana e per le infrastrutture critiche nazionali, focalizzandosi sulla protezione dei dati e l'impiego di tecnologie e soluzioni *cloud* avanzate, come quelle inserite nella proposta per il futuro PSN;
TIM, Oracle e Noovle (gruppo TIM) hanno firmato a luglio 2021 un *memorandum of understanding* che definisce una *partnership* industriale fondata sui seguenti punti: 1) utilizzo delle soluzioni Oracle cloud per gli ambienti della pubblica amministrazione e in particolare per il polo strategico nazionale; 2) ospitare una *region* italiana di Oracle nei *data center* di TIM; 3) abilitazione di Noovle come *cloud service provider* di Oracle. Attraverso questo accordo TIM completa il piano di servizio *multicloud* anche a livello di nodo di connettività e aggiunge ai precedenti accordi un tassello fondamentale per fornire ai clienti differenti opzioni di uso del *cloud* pubblico. L'accordo con Oracle mira alla creazione di soluzioni *cloud* di tipo *data driven* e abilita Noovle ad erogare servizi in ambito *cloud* di Oracle includendo specificamente servizi basati su appliance ingegnerizzate (exadata), il Cloud@Customer e la *region* dedicata. Oracle cloud infrastructure è una piattaforma ampia e profonda di servizi *cloud* pubblici che consente ai clienti di creare ed eseguire un'ampia gamma di applicazioni in un ambiente scalabile, sicuro, ad alta disponibilità e ad alte prestazioni;
il 25 marzo 2022 la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, hanno annunciato un'intesa "di principio", che al momento è una dichiarazione di intenti politica tesa a "implementare riforme che rafforzino la protezione della privacy e delle libertà civili che siano compatibili con le attività di intelligence statunitensi";
il riferimento è proprio al Cloud act, la legge federale del 2018, ma è difficile stabilire in che tempi l'accordo diventerà operativo, e, soprattutto, se sarà in grado di non essere invalidato di nuovo davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea,
si chiede di sapere:
se si ritenga che il Governo statunitense, che potrebbe legittimamente avere interessi strategici opposti ai nostri, possa arrogarsi il diritto assoluto di accesso, ad esempio ai *database* degli ospedali, dei medici, delle banche;

se il Governo intenda rispondere alle sollecitazioni del garante europeo per la *privacy* e rispettare le sentenze "Schrems I" e "Schrems II" della Corte di giustizia dell'Unione e come intenda proteggere i dati personali dei cittadini e quelli della pubblica amministrazione italiana, visto che al momento gli USA sono ancora un Paese terzo ai sensi del GDPR;
quali misure ulteriori siano state approntate per garantire la conformità con il GDPR e chi abbia effettuato la valutazione di impatto sulla protezione dei dati;
se ci sarà un soggetto incaricato di un *audit* prima del "*go-live*" e poi periodicamente, e se i risultati degli *audit* saranno resi pubblici;
poiché i dati saranno in *data center* di Google, Amazon o Microsoft su territorio italiano, quale livello di autonomia abbiano Google, Amazon e Microsoft su quei dati e, considerato che sono dati fondamentali, quali garanzie avranno i cittadini italiani. E se i dipendenti di Google, Amazon e Microsoft coinvolti saranno verificati dalla DIGOS;
quanta parte dei fondi del PNRR sarà impiegata per pagare i contratti con "i GAFAM" (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft), e quanta verrà investita nello sviluppo di tecnologie e di *cloud* europei.
(4-00477)
DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. - Premesso che:
l'Italia intrattiene con le autorità del Bahrein solide relazioni diplomatiche, istituzionali e commerciali, tanto da essere diventata nel 2021 il primo fornitore commerciale europeo del Paese, mantenendo la nona posizione a livello globale: ammonta infatti a 308 milioni di dollari il valore economico degli scambi commerciali tra i due Paesi registrati nei soli primi otto mesi del 2021;
secondo quanto riferisce l'ambasciata italiana nella capitale Manama, il principale obiettivo dell'azione dell'Italia in Bahrein è il consolidamento delle relazioni bilaterali, che già registrano un dialogo costruttivo sulle tematiche di politica internazionale e regionale;
considerato che:
i dati diffusi da molteplici operatori evidenziano come in Bahrein, su una popolazione di poco meno di 2 milioni di abitanti, ci sarebbero attualmente oltre 1.500 prigionieri politici, che sono ingiustamente detenuti per aver esercitato le loro libertà civili e i loro diritti fondamentali;
in particolare, come segnala l' associazione non governativa "Americans for democracy & human rights", in Bahrein si registrano continue violazioni dei diritti umani e nel dettaglio, a partire dalla cosiddetta "Primavera araba" del 2011, numerosi attivisti, difensori dei diritti umani e giornalisti sono stati arbitrariamente arrestati e imprigionati per aver partecipato a manifestazioni pacifiche: queste persone sono state arrestate arbitrariamente e condannate a seguito di processi iniqui basati esclusivamente su confessioni ottenute con la tortura;
nel corso degli anni, il Governo è stato in grado di mettere a tacere chiunque si opponesse a esso utilizzando strumentalmente una normativa antiterrorismo vaga e incerta: il trattamento riservato a questi prigionieri viola numerosi trattati e convenzioni ratificati dal Bahrein, tra cui la convenzione contro la tortura e il patto internazionale sui diritti civili e politici;
in molti casi, l'unico strumento di protesta a disposizione dei detenuti è lo sciopero della fame, ma le autorità continuano a ignorare le loro richieste: tra questi prigionieri possiamo ricordare Hassan Mushaima, *leader* del movimento Al-Haq per la libertà e la democrazia, il quale, sempre secondo le osservazioni dell'organizzazione non governativa citata è stato ripetutamente arrestato "per aver promosso la democrazia, la giustizia e i diritti umani. Nel 2011 è stato condannato all'ergastolo sulla base di una confessione ottenuta sotto tortura"; nel luglio 2021 egli è stato trasferito d'urgenza in ospedale a causa del deterioramento delle sue condizioni di salute, ma gli sono state negate le comunicazioni e le visite della sua famiglia; Abduljalil Al-Singace, di 61 anni, attivista per i diritti umani e membro del gruppo di opposizione Al-Wefaq, ora soppresso, gravemente malato e secondo l'organizzazione è stato più volte arrestato più volte e sottoposto a tortura; Al-Singace è in sciopero della fame da oltre 300 giorni; Abdulwahab Husain, cittadino bahreinita di 64 anni, stato arrestato insieme ad altri *leader* religiosi e dell'opposizione politica nel febbraio 2011 per aver guidato proteste

non violente a favore della democrazia, è stato condannato all'ergastolo con l'accusa di aver tentato di rovesciare il Governo e di aver cospirato con gruppi e forze esterne,
si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle vicende descritte e se non ritenga opportuno e urgente intervenire presso tutte le sedi internazionali per fare pressione con il Governo del Bahrein e ottenere il rigoroso rispetto dei diritti fondamentali di tutte le persone, comprese quelle detenute;
se non ritenga urgente e opportuno, anche in ragione della consolidata relazione commerciale con l'Italia, ricorrere agli strumenti di natura diplomatica e giuridica, inclusa la rinegoziazione degli accordi economici e commerciali, qualora vengano riscontrati comportamenti che violino i diritti umani e le libertà fondamentali da parte delle competenti autorità del Bahrein.
(4-00478)
MENNUNI - *Ai Ministri della cultura e dell'università e della ricerca*. - Premesso che:
presso il Ministero della cultura è stata istituita una "commissione tecnica interministeriale MIC/MUR per le attività istruttorie finalizzate all'accreditamento delle istituzioni formative per la vigilanza sull'insegnamento del restauro";
tra le attribuzioni conferite alla commissione vi è quella di esprimere un parere di valutazione rispetto alle istanze prodotte dagli istituti preposti per perfezionare il rispettivo percorso di accreditamento;
al riguardo, la DAAM S.r.l., con sede legale ed operativa in via Licinio Murena a Roma, ente gestore dell'Istituto restauro di Roma, funzionante con decreto istitutivo del Ministero per i beni e le attività culturali UDCM rep. decreti 16 novembre 2018 n. 506, ha inoltrato comunicazione di subentro, a seguito di acquisizione di ramo d'azienda, rispetto all'Istituto già da tempo accreditato ed in possesso di tutta la documentazione, i requisiti e le caratteristiche necessarie;
la commissione interministeriale ha convocato un'apposita riunione tecnico-amministrativa, alla presenza dei rappresentanti dell'istituto richiedente, nel corso della quale sono stati evidenziati, seppur in maniera molto generica e indistinta, diversi rilievi ed alcune perplessità che mettono financo in discussione l'accreditamento stesso dell'istituto e che, allo stato attuale, impediscono il perfezionamento del subentro della DAAM S.r.l.;
ad oggi, a distanza di circa 8 mesi dalla comunicazione, la DAAM non risulta ancora inserita nell'elenco degli istituti accreditati, con pregiudizio sia per l'Istituto restauro stesso che, soprattutto, degli studenti, giunti ad una fase critica ed importantissima dell'anno, ossia quella ad immediato ridosso della pubblicazione dei bandi per il conseguimento di borse di studio ed altre similari forme di agevolazione. Gli studenti, infatti, *rebus sic stantibus*, in assenza dell'accreditamento, rischiano di non poter conseguire borse di studio ed agevolazioni e di scoprirlo, dopo laborioso percorso di studi, proprio a ridosso delle pubblicazioni dei bandi, ritrovandosi di fatto supini destinatari dei lunghissimi tempi dell'istruttoria, con lavori di fatto iniziati dalla commissione mesi dopo la presentazione della comunicazione ed a ridosso della data del 31 maggio 2023, a partire dalla quale avvengono poi le pubblicazioni dei bandi per le agevolazioni agli studenti;
nello specifico, la commissione interministeriale, nel corso della riunione, ha fatto riferimento alla sussistenza di uno scritto anonimo, inviato alla commissione medesima, in cui sarebbe stata riportata una serie di criticità nell'istituto interessato;
la commissione, nella riunione, non essendo riuscita ad esplicitare in maniera tangibile le generiche argomentazioni critiche contro la correttezza e la solida affidabilità dell'istituto, anche per le argomentazioni analitiche dei suoi rappresentanti, ha poi deciso di aggiornare i lavori a data da destinarsi, ancora una volta allungando quei tempi dell'istruttoria con notevole ulteriore pregiudizio dell'istituto;
solo a seguito di formali solleciti scritti da parte dell'Istituto restauro, nel pomeriggio del 17 maggio è pervenuta richiesta, peraltro informalmente inoltrata, di una considerevole e gravosa mole di documenti;
sia per la tutela dei propri diritti ed interessi, che per le finalità pubbliche perseguite a tutela degli studenti, i quali rischiano di perdere le borse di studio e le connesse e correlate agevolazioni similari, laddove l'istituto non risultasse regolarmente accreditato entro il 31 maggio e quindi prima della

pubblicazione dei bandi, l'istituto sarebbe costretto a porre in essere una gravosa attività in tempi strettissimi, poiché è impensabile consegnare il tutto entro la scadenza, dovendo l'istruttoria concludersi ben prima di quella data per non ledere gli studenti;
ad ogni buon fine, a giudizio dell'interrogante non è accettabile che i lavori di un'importante commissione consultiva vengano condizionati da profili generici, non meglio chiariti, e che si svolgano con tempistiche eccessive, quasi di un anno nella fattispecie considerata, e che si sia inizialmente attribuita rilevanza probatoria ad una lettera anonima, in spregio alle regole di serena imparzialità che devono regolare i lavori di commissioni interministeriali, il cui fine, nella fattispecie, è garantire l'istruzione paritaria tra pubblico e privato, rispettando il dettato costituzionale in materia di libertà di studi. Inoltre, l'istituto è stato sommerso dall'inoltro di una mole notevole di documentazione, con le ovvie conseguenze che ciò comporta a livello organizzativo, di reperimento e di predisposizione, il tutto da svolgersi con tempistiche celerissime proprio perché la richiesta è pervenuta ormai a ridosso del termine del 31 maggio, superato il quale, in assenza di avvenuto accreditamento, i danni sarebbero incalcolabili sia per il medesimo istituto che per gli studenti,
si chiede di sapere:
se la commissione tecnica per le attività istruttorie finalizzate per la vigilanza sull'insegnamento del restauro sia effettivamente provvista di un idoneo regolamento, in grado di disciplinare le tempistiche di espletamento dei compiti ad essa attribuiti e le conseguenze derivanti dal ritardo nella loro realizzazione;
se la medesima commissione tecnica abbia la facoltà di subordinare un mero subentro, ossia la semplice presa d'atto del cambio di attestazione del soggetto giuridico che gestisce l'Istituto restauro già regolarmente accreditato, all'espletamento di gravosa istruttoria;
se i Ministri in indirizzo non ritengano tali condotte disallineate a regole di deontologia professionale e istruttoria, stante l'importanza che può avere il parere di una commissione chiamata a svolgere il proprio compito con assoluta imparzialità, valutando in modo congruo e specchiato i profili meritocratici di operatori del settore, invece di subordinarli alla verifica di ignote accuse sulla base di scritti anonimi;
se non ritengano di svolgere le necessarie verifiche nei confronti della commissione, in modo da accertarne la dovuta coerenza rispetto alle finalità di istituto e le motivazioni per le quali nella vicenda si sarebbero adottati criteri inquisitori ingiustificati ed incompatibili con un sereno espletamento di una ordinaria attività istruttoria in favore di tutti gli istanti;
se ritengano di valutarne la composizione, al fine di verificare se vi siano conflitti di interessi di alcuni membri della commissione di valutazione e di ispettori, che nel compimento di attività istruttoria e sopralluoghi si trovino ad operare presso istituti concorrenti nella città di Roma e svolgenti i medesimi corsi di laurea in "restauro e conservazione dei beni culturali", apparendo ciò evidentemente controindicato per chi sia chiamato ad esercitare una funzione *super partes* nell'ambito di una didattica di particolare portata sul piano della divulgazione in un rilevante settore della cultura e delle belle arti.
(4-00479)
CUCCHI - *Ai Ministri della salute e dell'interno*. - Premesso che:
l'articolo 35 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, prevede che la Presidenza del Consiglio dei ministri promuova lo sviluppo di un'infrastruttura ad alta affidabilità distribuita sul territorio nazionale, destinata alle pubbliche amministrazioni e volta alla razionalizzazione e al consolidamento dei loro centri per l'elaborazione delle informazioni della pubblica amministrazione (CED);
nell'ambito del citato CED, di cui all'articolo 8 della legge 1° aprile 1981, n. 121, esiste un applicativo denominato "Armi web", che costituisce un'anagrafe dei detentori e titolari di porto d'armi, nel quale sono registrati i dati di coloro che hanno denunciato la disponibilità di un'arma sulla base di un titolo di polizia;
sul tema è intervenuta anche la legislazione europea, in attuazione della quale è stato disposto, all'articolo 11 del decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 104, l'istituzione, presso il Dipartimento della pubblica sicurezza, di un nuovo sistema informatico destinato alla tracciabilità delle armi e delle munizioni che siano state immesse sul mercato nazionale: il sistema prevede la registrazione di tutti i

passaggi della vita dell'arma fino al momento della sua disattivazione o demolizione. A tal fine, è prevista l'adozione di un decreto del Ministero dell'interno per l'attuazione pratica del dettato normativo;
in merito ai requisiti psicofisici necessari per l'ottenimento del necessario nulla osta del questore, preordinato rispetto alla licenza di possesso d'armi, gli articoli 35, comma 7, e 38 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, come modificato, prevedono che le autorizzazioni in materia di armi non possono essere rilasciate a soggetti affetti da "malattie mentali", facendo riferimento ad un concetto molto ampio, che si intende comprensivo di ogni patologia di carattere psichico;
ai sensi del testo unico, il questore subordina il rilascio del nulla osta alla presentazione di un certificato rilasciato dal settore medico legale delle aziende sanitarie locali, o da un medico militare, della Polizia di Stato o del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, dal quale risulti che il richiedente non sia affetto da malattie mentali oppure da vizi che ne diminuiscano, anche temporaneamente, la capacità di intendere e di volere, ovvero dal quale non risulti che il medesimo soggetto assuma, anche occasionalmente, sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero abusi di alcool;
nello specifico, il comma 2 dell'articolo 6 del decreto legislativo 26 ottobre 2010, n. 204, rimette ad un decreto del Ministero della salute l'adozione della disciplina sulle modalità di accertamento dei requisiti psicofisici per l'idoneità alla detenzione delle armi e per il conseguimento di qualunque licenza di porto d'armi, ivi compreso il nulla osta al loro acquisto. Con il medesimo decreto devono essere definite le modalità dello scambio protetto dei dati informatizzati tra il servizio sanitario nazionale e gli uffici delle forze dell'ordine nei procedimenti finalizzati all'acquisizione, alla detenzione ed al conseguimento di qualunque licenza di porto delle armi, nonché le modalità informatiche e telematiche con le quali il sindaco, in qualità di autorità sanitaria, comunica agli uffici e ai comandi delle forze di polizia l'adozione di misure o trattamenti sanitari obbligatori connessi a patologie che possono determinare il venire meno dei requisiti psicofisici per l'idoneità all'acquisizione, alla detenzione e al rilascio di qualsiasi licenza di porto di armi, nonché al rilascio del nulla osta di cui all'articolo 35, comma 7, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza;
considerato che:
in sede di conversione del decreto-legge n. 76 del 2020, era stato accolto come raccomandazione in Senato l'ordine del giorno 0/1883/49/1 e 8 presentato dai senatori Ferrara e Campagna, il quale, nello specifico, impegna il Governo ad accelerare l'adozione dei provvedimenti attuativi previsti all'articolo 11 del decreto legislativo n. 104 del 2018 e all'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 204 del 2010;
a tutt'oggi non risulta all'interrogante che tale decreto sia stato adottato, nonostante il fatto che lo scambio di informazioni e la previsione di un coordinamento tra la struttura sanitaria che ha in cura il soggetto affetto da disturbi mentali, di personalità o comportamentali e l'autorità di pubblica sicurezza permetterebbe di intervenire tempestivamente per il sequestro dell'arma, ma anche, e soprattutto, costituirebbe un formidabile strumento di prevenzione rispetto agli episodi delittuosi che le nostre cronache oramai riportano quasi giornalmente,
si chiede di sapere come i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di propria competenza, vogliano dare seguito a quanto richiesto, ribadendo l'urgenza e l'improcrastinabilità dell'attuazione della normativa, al fine di garantire l'ottimizzazione del flusso informativo fra aziende sanitarie locali e la banca dati del Ministero dell'interno e di limitare, al contempo, ipotetici usi distorti delle licenze di porto delle armi da parte di soggetti affetti da malattie mentali o disturbi psichici.
(4-00480)
MENIA - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. - Premesso che:
l'ordinamento italiano prevede forme di sostegno pubblico al sistema editoriale per le imprese editrici di quotidiani e periodici italiani editi e diffusi all'estero; i requisiti di accesso, i criteri di calcolo, il procedimento per la concessione e l'erogazione del contributo sono definiti al capo V del decreto legislativo 15 maggio 2017, n. 70, in particolare dall'articolo 15, e dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, articoli 1-3; i due provvedimenti prevedono, rispettivamente:

a) che si considerino prevalentemente diffusi all'estero i quotidiani e i periodici con una diffusione all'estero non inferiore al 60 per cento delle copie complessivamente distribuite. Per i quotidiani editi esclusivamente in formato digitale, si considerano prevalentemente diffusi all'estero quelli che raggiungono una percentuale di utenti unici mensili all'estero non inferiore al 60 per cento del numero totale di utenti unici mensili; b) che l'ufficio consolare italiano di prima categoria territorialmente competente per il luogo della sede legale dell'editore riceva dalle imprese editrici la domanda di ammissione al contributo, corredata da una documentazione istruttoria, la quale, verificata la completezza, viene da questi trasmessa al Dipartimento per l'informazione e l'editoria della Presidenza del Consiglio dei ministri. Il capo dell'ufficio consolare include nella documentazione una sua dichiarazione che attesti la diffusione della testata presso la comunità italiana presente nel Paese di riferimento e la rilevanza della sua funzione informativa per la promozione del sistema Paese e della lingua e cultura italiana all'estero. La documentazione comprende, inoltre, il parere obbligatorio reso dal Comitato degli italiani all'estero (COMITES) della circoscrizione consolare di riferimento;

"La Gente d'Italia", unico quotidiano italiano edito e diffuso in Uruguay, è stato escluso dai contributi per l'editoria per il 2021. Il decreto di esclusione del Dipartimento per l'informazione e l'editoria del 27 febbraio 2023 fa riferimento alla dichiarazione dell'ambasciatore d'Italia a Montevideo del 25 febbraio 2022 (il quale afferma che "numerosi articoli risultano integralmente ripresi dalle maggiori agenzie generaliste o dalle testate specialiste in italiano o spagnolo. Gli articoli in spagnolo quasi mai riguardano l'Italia e riprendono generalmente notizie locali già presenti nella stampa uruguayana senza dare al lettore italiano un valore aggiunto rispetto a 'El País' con cui 'La Gente d'Italia' è venduto"; "la sua crescente vena accanitamente provocatoria e polemica (...) tanto che è apparso un giornale teso a privilegiare le polemiche inutilmente divisive all'interno della Collettività, come se lo scopo fosse gestire un'arena di scontro a prescindere dalla corretta, completa e accurata informazione"; "questo impianto denigratorio si è esteso anche a danno degli interessi imprenditoriali e della reputazione delle altre testate giornalistiche generando un indubbio danno al 'Sistema Paese'") e al parere del COMITES di Montevideo del 16 febbraio 2022 (che dichiara: "'La Gente d'Italia' non fornisce informazione adeguata per la collettività", riporta "dati irrazionali ed informazioni imprecise"; "dalle sue pagine sorge una forma di fare giornalismo che danneggia fortemente l'immagine della collettività italiana");

con la medesima procedura il quotidiano *on-line* "Allora!", edito in Australia, ha presentato la domanda di contributi per l'anno 2022. A tal proposito, la dichiarazione del console generale italiano a Sidney ritiene che il quotidiano richiedente il contributo pubblichi "articoli dal contenuto diffamatorio o che ricorrono in modo sistematico alla rappresentazione non veritiera di fatti e notizie e che come tali travalicano il legittimo esercizio di diritto di critica";

entrambe le dichiarazioni appaiono estremamente aspre nei toni e stigmatizzano in modo forte le due testate che vengono descritte come faziose, che danneggiano il diritto all'informazione, e, più generalmente, l'immagine degli italiani all'estero e di suoi rappresentanti;

la libertà di stampa è tutelata dell'articolo 21 della Costituzione: "Tutti hanno diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni altro mezzo di diffusione. La stampa non può essere soggetta ad autorizzazioni o censure";

l'accertamento dei requisiti tracciati dalla normativa non deve configurarsi come interferenza con la linea editoriale del giornale e con l'esercizio del diritto di cronaca, soprattutto qualora il parere negativo sia di natura politica o derivi da qualcosa che le testate hanno pubblicato e non sia stato gradito dalle autorità consolari, dai COMITES o da entrambi. Se così fosse, il ruolo delle autorità consolari e dei COMITES produrrebbe un danno alla libertà di stampa in quanto "suggerirebbe" alle imprese editoriali di valutare ciò che pubblicano se intendono ottenere finanziamenti pubblici. Se applicato alle testate nazionali edite in Italia ciò determinerebbe un taglio drastico dei finanziamenti loro concessi,

si chiede di sapere:

se si intenda verificare se le dichiarazioni rese dalle autorità consolari e dai COMITES, in ordine alle richieste di contributo, siano fondate su motivi di natura politica o su fatti e valutazioni, resi noti dai quotidiani, che concernono direttamente le autorità consolari e i COMITES e da questi non graditi;

qualora i fatti dimostrino che questi influenzino la libertà di stampa, quali iniziative si intenda adottare per garantire il rispetto del dettame costituzionale e se si ritenga opportuno incidere sulla legislazione vigente per rendere più espliciti e definiti ciò che in materia spetta alle autorità consolari e ai COMITES.

(4-00481)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

1ª Commissione permanente(Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione):

3-00461 del senatore Martella sullo svolgimento del percorso durante la manifestazione per il 25 aprile a Paese, in provincia di Treviso.

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (https://www.senato.it) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.