

Senato della Repubblica  
XIX Legislatura

Fascicolo Iter  
**DDL S. 277**

Disposizioni per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina

14/04/2024 - 03:39

# Indice

1. DDL S. 277 - XIX Leg.....	1
1.1. Dati generali.....	2
1.2. Testi.....	3
1.2.1. Testo DDL 277.....	4

## **1. DDL S. 277 - XIX Leg.**

# 1.1. Dati generali

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## **1.2. Testi**

## 1.2.1. Testo DDL 277

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 277

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **RONZULLI** e **PAROLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 NOVEMBRE 2022

Disposizioni per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina

Onorevoli Senatori. - L'idea del Ponte sullo stretto di Messina è in piedi da più di cinquant'anni, con l'approvazione della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante « Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente », che è ancora vigente, seppur più volte novellata.

E in questi anni il progetto del Ponte ha subito più volte avanzamenti e frenate, dopo che un'apposita società, la Stretto di Messina Spa, è stata prima costituita, poi ha messo in piedi un progetto non realizzato e da ultimo è stata posta in liquidazione. È quindi necessario ora ripartire dalle attuali volontà politiche, dalle prevedibili risorse finanziarie e dalle valutazioni tecnico-ambientali, oltre che giuridiche, per arrivare alla concreta possibilità di realizzare tale progetto.

Nello svolgere questo tipo di analisi va tenuto conto del fatto che sono passati cinquant'anni e che l'economia italiana è cresciuta (il PIL è passato dai 50 miliardi del 1970 ai quasi 2.000 miliardi del 2022). Oggi il PIL medio *pro capite* italiano è di 34.000 euro, mentre quello siciliano e calabrese è di circa la metà, fermo a 17.400 euro. Rispetto agli anni '70 il resto del territorio italiano ha visto realizzate grandi infrastrutture oggi molto utilizzate e che all'epoca non esistevano, tra le quali le autostrade a tre corsie, l'alta velocità ferroviaria per i passeggeri e l'alta capacità per le merci.

Al contrario, la Sicilia e la Calabria, e più in generale il Mezzogiorno, scontano un ritardo infrastrutturale non più tollerabile in un mondo globalizzato in cui le persone e le merci viaggiano a velocità una volta inimmaginabili.

Questo ritardo nella realizzazione di infrastrutture nel Meridione condiziona anche la creazione di attività imprenditoriali e di nuovi posti di lavoro e quindi la stessa permanenza nelle regioni di nascita di molti giovani, che decidono di emigrare al Nord o all'estero.

Rispetto all'idea degli anni '70 si evidenzia oggi la necessità non solo di collegare la Sicilia alla Calabria, quindi all'Italia e all'Europa, ma di farlo con gli *standard* di sicurezza e di velocità che richiedono i piani e i progetti propri delle grandi reti europee, cui pure la Sicilia, sulla carta, risulta collegata.

Ogni anno attraversano lo Stretto:

- 1) quasi 11 milioni di passeggeri, cioè un valore che corrisponde al traffico dei due maggiori scali siciliani di Palermo e Catania;
- 2) 1.800.000 veicoli leggeri, cioè più di quelli che attraversano il traforo del Monte Bianco;
- 3) 800.000 veicoli pesanti, pari a quelli che attraversano il traforo del Fréjus.

Lo scorso 4 agosto 2021 il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, ha dichiarato, in audizione dinanzi alle Commissioni riunite Ambiente, territorio e lavori pubblici (VIII) e Trasporti, poste e telecomunicazioni (IX) della Camera dei deputati, che entro la fine della primavera 2022 sarebbe stato presentato uno studio di fattibilità per un collegamento stabile sullo stretto di Messina.

Il Governo, incalzato dal Parlamento, ha mostrato un impegno evidente e concreto per colmare questa

separazione tra la Sicilia e il continente. Nel documento consegnato dal Ministro, infatti, il Governo esprime la volontà di dar seguito all'impegno ricevuto dalla Camera, con apposito ordine del giorno, « ad adottare le opportune iniziative al fine di individuare le risorse necessarie per realizzare un collegamento stabile, veloce e sostenibile dello stretto di Messina estendendo, così, la rete dell'alta velocità fino alla Sicilia ».

I passaggi successivi sono in primo luogo quello della redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed ambientale, al fine di confrontare le soluzioni di collegamento individuate come più realizzabili, cioè quelle del ponte a una o a più campate.

Vanno inoltre individuate le soluzioni economiche più appropriate e le opportune fonti di finanziamento dell'opera. Come detto, la prima fase del progetto di fattibilità avrebbe dovuto concludersi entro la primavera del 2022, così da avviare un dibattito pubblico, al fine di pervenire ad una scelta condivisa con i diversi portatori di interesse coinvolti.

Queste ultime novità, quindi, non dovrebbero trovare il legislatore impreparato, bensì pronto a fornire all'Esecutivo gli strumenti che dovranno portare alla concretizzazione dell'opera e a preordinare un percorso che porti alla conclusione dell'idea nata nel 1971 e più volte interrotta, sebbene la legge che prevedeva il Ponte sullo stretto di Messina sia stata novellata e si siano già spese diverse centinaia di milioni per progettare un'infrastruttura di grande rilievo.

L'esperienza della ricostruzione realizzata a Genova dopo il crollo del ponte Morandi ha mostrato all'Italia e al mondo una strada concreta per realizzare un'opera in tempi rapidi e consegnarla al suo pieno utilizzo a vantaggio del territorio ligure e dell'economia di tutto il Paese.

Ora è opportuno adottare procedure - se necessario commissariali - che superino i vincoli burocratici e la stratificazione normativa che rallentano o bloccano la realizzazione delle opere pubbliche. Questa infrastruttura tra la Sicilia e il continente è più che mai fondamentale per:

- 1) rilanciare lo sviluppo del Mezzogiorno;
- 2) creare più di 100.000 posti di lavoro, attivando l'economia locale;
- 3) incrementare il commercio da e verso il Mediterraneo, facendo diventare il Sud un polo logistico europeo.

Nel periodo della costruzione concreta del Ponte verrebbe attivata una grande sfida ingegneristica e della conoscenza italiana ad altissimi livelli, realizzando un'infrastruttura che per dimensioni diventerebbe la più grande e importante in Italia e tra le più importanti in Europa. Il Ponte sullo stretto rappresenta infatti un'infrastruttura fondamentale per il futuro dell'Italia, per unire il Mediterraneo all'Europa.

Il presente disegno di legge, quindi, reca un unico articolo che, inserendo il Ponte sullo stretto di Messina tra le opere prioritarie e strategiche di interesse nazionale, consenta, in una successiva fase, di realizzare l'opera in deroga a quanto stabilito dall'articolo 201 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che dispone riguardo agli strumenti di pianificazione e programmazione, superando, attraverso le più opportune procedure, i vincoli burocratico-normativi che di norma rallentano o bloccano la realizzazione delle opere pubbliche in Italia.

Il ricorso alla disciplina derogatoria appare giustificato dalla necessità di realizzare un'infrastruttura importante, quale è il Ponte sullo stretto di Messina, facilitando con le opportune semplificazioni il rilancio degli investimenti da e per il Sud d'Italia.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. Al fine di realizzare un collegamento viario, ferroviario e infrastrutturale stabile tra la Sicilia e il continente, il Ponte sullo stretto di Messina è inserito nell'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese ai sensi dell'articolo 200 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come opera di preminente interesse nazionale, in deroga all'articolo 201 del medesimo codice.

2. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le misure per:

- a)* definire le procedure per l'approvazione dello studio di fattibilità del progetto definitivo dell'opera e per la sua realizzazione, anche attraverso una o più procedure di gestione commissariale;
- b)* stabilire le modalità di finanziamento pubblico dell'opera e le modalità di eventuale partecipazione del capitale privato e di affidamento in concessione;
- c)* definire le modalità per il coinvolgimento degli enti territoriali, dei portatori di interesse e delle associazioni produttive delle zone interessate alla realizzazione e alla gestione delle infrastrutture primarie e secondarie di collegamento.

3. Il Governo trasmette alle Camere, con cadenza trimestrale, una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori del Ponte sullo stretto di Messina, contenente le valutazioni tecniche, ambientali, economico-finanziarie e giuridiche poste a base delle decisioni adottate ai fini della realizzazione dell'opera.



---

---

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso è 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 è 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.