



Giunte e Commissioni

RESOCONTO SOMMARIO

Resoconti

Allegati

n. 92

2° Supplemento

GIUNTE E COMMISSIONI

Sedute di martedì 23 maggio 2023

INDICE**Commissioni permanenti**

8 ^a - Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica:	
<i>Plenaria</i>	<i>Pag.</i> 3

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.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE
**(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici,
comunicazioni, innovazione tecnologica)**

Martedì 23 maggio 2023

Plenaria

42^a 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 8^a 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 8^a 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 preconcepite, 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 8^a 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 8^a 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 GERMANÀ (*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 stanza 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 GERMANÀ (*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.

Pertanto, 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 fa-

vorevolmente 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 N. 705

(al testo del decreto-legge)

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 amministra-

zione 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,

premessi 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 risalgono 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 « risultati 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 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, 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 ca-

scata », 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 con-

nessi 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,

premessi 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 risalgono 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 « risultati 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'arti-

colo 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 cosiddetta *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 CIPRESS 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 di-

sciplina 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 percorrere 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'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;

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 politi-

che 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,

premessi 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 risalgono 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 « risultati 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 so-

stenibile 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 consiglieri 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 norma-

tive 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,

premessi 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'ade-

guamento 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 pre-

viste 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,

premessò 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,

premessi 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 riferi-

mento 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 stradale 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 rap-

porto 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,

premessi 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'ag-

giornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come « risultati 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 percorrere 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 risalgono 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 «risultato 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 risalgono 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 «risultato 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 percorrere 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 » (A.S. 705);

l'articolo 2, ai commi 8-*bis*, 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinqües* 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 siciliana, 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) *al 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 re-

lazione 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 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 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 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. ».

4.14

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 lavora-

tori 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. ».
