



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

71^a seduta pubblica

mercoledì 24 maggio 2023

Presidenza del vice presidente Castellone,

indi del vice presidente Centinaio,

del presidente La Russa

e del vice presidente Rossomando

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i> ..	113
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	225

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....5

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

(705) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):

PRESIDENTE.....5, 6, 7
 GERMANÀ, relatore.....6
 SIRONI (M5S).....8
 SALLEMI (Fdl).....9
 FLORIDIA AURORA (Misto-AVS).....12
 SPAGNOLLI (Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)).....14
 TERNULLO (FI-BP-PPE).....15
 DI GIROLAMO (M5S).....16

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....19

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705:

PRESIDENTE.....19
 MINASI (LSP-PSd'Az).....19
 RANDO (PD-IDP).....22
 SCURRIA (Fdl).....25
 SALVINI, vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti.....26

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....33

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705:

PRESIDENTE.....33, 34, 35, 37, 39, 40, 44, 49, 54
 PARRINI (PD-IDP).....33
 LOREFICE (M5S).....34, 48
 GERMANÀ, relatore.....35, 40, 48, 54
 IRTO (PD-IDP).....36
 BASSO (PD-IDP).....39, 43
 SIRONI (M5S).....39
 FREGOLENT (Az-IV-RE).....44
 DELRIO (PD-IDP).....45
 PAITA (Az-IV-RE).....47

GOVERNO

Informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna:

PRESIDENTE.....54
 MUSUMECCI, ministro per la protezione civile e le politiche del mare.....55
 DE POLI (Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE).....62
 DE CRISTOFARO (Misto-AVS).....63
 SPAGNOLLI (Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)).....65
 LOMBARDO (Az-IV-RE).....67
 OCCHIUTO (FI-BP-PPE).....68
 CROATTI (M5S).....70

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....71

GOVERNO

Ripresa della discussione sull'informativa del Governo:

PRESIDENTE.....76
 MURELLI (LSP-PSd'Az).....71
 MANCA (PD-IDP).....73
 BARCAIUOLO (Fdl).....75

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705:

PRESIDENTE.....76
 GERMANÀ, relatore.....77
 FERRANTE, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.....77

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....82

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705:

PRESIDENTE.....82
 BIANCOFIORE (Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE).....82
 DE CRISTOFARO (Misto-AVS).....85
 MUSOLINO (Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)).....88
 FREGOLENT (Az-IV-RE).....91
 RONZULLI (FI-BP-PPE).....93
 FLORIDIA BARBARA (M5S).....96
 GERMANÀ (LSP-PSd'Az).....98
 IRTO (PD-IDP).....101
 BUCALO (Fdl).....103

Discussione:

(714) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE.....106
 GARAVAGLIA (LSP-PSd'Az).....107

PATUANELLI (M5S)	107
ROMEO (LSP-PSd'Az)	107
MALAN (FdI)	107
BOCCIA (PD-IDP)	108
FREGOLENT (Az-IV-RE)	108
RONZULLI (FI-BP-PPE)	108

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 MAGGIO 2023

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 705

Articolo 1 del disegno di legge di conversione.....	113
Allegato recante le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	113
Articolo 1 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	121
Emendamenti e ordini del giorno.....	124
Articolo 2 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	139
Emendamenti e ordini del giorno.....	143
Articolo 3 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	170
Emendamenti e ordini del giorno.....	172
Articolo 3-bis del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	191
Emendamenti	193
Articolo 4 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	196
Emendamenti e ordini del giorno.....	200
Articolo 5 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati	223

ALLEGATO B

PARERI

Pareri espressi dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge n. 705 e sui relativi emendamenti	225
---	-----

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA.....

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA ..

CONGEDI E MISSIONI

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati	271
Annunzio di presentazione	271
Assegnazione.....	272

GOVERNO

Trasmissione di documenti.....	272
Trasmissione di atti concernenti procedure d'infrazione.....	272
Trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento.....	273

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di documentazione. Deferimento.....	273
--	-----

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a mozioni.....	273
Mozioni	273
Interrogazioni	277
Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	289
Interrogazioni con richiesta di risposta scritta	290
Interrogazioni da svolgere in Commissione	303

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CASTELLONE

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,05*).

Si dia lettura del processo verbale.

PAGANELLA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

(705) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (Approvato dalla Camera dei deputati) (*Relazione orale*) (**ore 10,08**)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 705, già approvato dalla Camera dei deputati.

Il relatore, senatore Germanà, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Sospendo la seduta, in attesa dell'arrivo del relatore.

(La seduta, sospesa alle ore 10,09, è ripresa alle ore 10,10).

Il relatore è arrivato, quindi riprendiamo la seduta.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, chiedo che la seduta possa essere sospesa per qualche minuto.

PRESIDENTE. Va bene, senatore, sospendo la seduta.
(*La seduta, sospesa alle ore 10,10, è ripresa alle ore 10,14*).

La seduta è ripresa.
Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, mi scuso con l'Assemblea. Il provvedimento in esame, già approvato dalla Camera dei deputati, reca disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

L'articolo 1 modifica l'assetto societario e la *governance* della Stretto di Messina SpA, attribuendo la quota di maggioranza al Ministero dell'economia e delle finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al capitale sociale partecipano inoltre Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ANAS e le Regioni Sicilia e Calabria. Al MIT sono attribuite le funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione.

Viene conseguentemente ridefinita la composizione degli organi di amministrazione e controllo della società, che viene inoltre qualificata come *in house*. Sono quindi disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del MIT, anche con la previsione della possibilità di nomina - con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture, qualora ne ravvisi la necessità - di un commissario straordinario che opera secondo specifiche disposizioni dell'articolo 12 del decreto-legge n. 77 del 2021.

Viene infine disciplinata la costituzione di un Comitato tecnico-scientifico con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali.

L'articolo 2 ridefinisce il rapporto di concessione fra il MIT e la Stretto di Messina SpA in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della società. Esso prevede che dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina SpA, disposta dall'ultima legge di bilancio, riacquisti efficacia la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Il MIT è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi, che disciplinano, tra l'altro: la durata residua della concessione per la gestione, fermo restando che ha durata di trent'anni; il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera; il nuovo piano economico finanziario, che individua, in particolare, la copertura finanziaria dell'investimento, i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento, il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono.

Alla Camera dei deputati sono state inserite disposizioni volte a garantire la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera con i documenti di finanza pubblica.

L'articolo 3 dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture al DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo, e prevede che il progetto definitivo approvato il 29 luglio 2011 sia integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo, tra l'altro, alle norme tecniche per le costruzioni sopravvenute e alle conseguenti modifiche alla modellazione geologica e alla caratterizzazione geotecnica, alla normativa vigente in materia di sicurezza e alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso.

Al termine del procedimento di approvazione della relazione da parte della società concessionaria, ha luogo la conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo e sulla relazione in questione. Si specificano, inoltre, le modalità procedurali per la valutazione d'impatto ambientale sul progetto definitivo e si indicano, altresì, gli atti e i documenti sottoposti all'approvazione del CIPESS e gli esiti derivanti dalla determinazione conclusiva del CIPESS, in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione, di cantierizzazione dell'opera e di approvazione del progetto esecutivo e, come specificato in sede referente, delle relative varianti.

L'articolo 3-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, reca disposizioni volte a disciplinare le procedure espropriative, prevedendo in particolare appositi spazi *Internet* per la dematerializzazione delle comunicazioni e dei documenti e per garantire la pubblicità e la trasparenza delle procedure. Gli aspetti di dettaglio, ivi compresa la definizione del flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, sono demandati a un decreto ministeriale.

L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento, prevedendo, tra l'altro, che la società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possano, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti.

A seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati, sono state introdotte disposizioni in merito ai progetti prioritari per l'adeguamento delle infrastrutture, al completamento dell'autostrada A19 Palermo-Catania, a un piano integrato finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina, al monitoraggio antimafia della realizzazione dell'opera e a un piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto.

L'articolo 5 disciplina l'entrata in vigore.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.
È iscritta a parlare la senatrice Sironi. Ne ha facoltà.

SIRONI (M5S). Signora Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, eccoci qui di nuovo, con un ritmo e una cadenza quasi regolare, a parlare del Ponte sullo Stretto. È un'opera colossale e forse a questo punto si potrebbe dire intimorente, nel senso che tutti la cercano, ma nessuno la prende; sono decenni che se ne parla. È un intervento che comunque cambierebbe i connotati di un'isola meravigliosa, caratterizzata da una bellezza che risplende in modo prismatico, dai reperti archeologici all'eccellenza culinaria e, in ultimo, alle bellezze naturali, che sono un patrimonio preziosissimo. E forse, appunto anche per questa ragione, intimorisce l'idea della costruzione di questo colosso, che comunque andrebbe a cambiare le cose.

Questo Ponte, peraltro, collega la Sicilia a un'altra splendida Regione, che è la Calabria, altrettanto bella e altrettanto preziosa, ma non particolarmente rivalutata, a causa probabilmente di un po' di *mala gestio* e di un'amministrazione poco attenta. Quindi si può dire che, paradossalmente, non è il fatto di essere collegati al cosiddetto continente a garantire l'efficienza dei servizi e il benessere sociale, in quanto la Calabria non è separata dal continente, ma ha grossissimi problemi. Su questo proverei a fare una riflessione.

In ogni caso, entrambe le Regioni sono connotate da un'insufficienza della rete sia viaria sia ferroviaria e appare quantomeno peculiare il fatto che si parli della costruzione di questa imponente opera del Ponte, che realizzerebbe un collegamento viario, ma che in più di sessant'anni non ci si sia preoccupati di precostituire una situazione idonea ad accogliere questa struttura, che favorisce la viabilità. Sappiamo tutti benissimo che in entrambe le Regioni c'è un reticolo viario assolutamente insufficiente e da rivalutare.

L'altra riflessione da fare è quindi quella di creare prima le condizioni per accogliere eventualmente tale struttura, alla quale poi pensare successivamente. È banalmente una questione di priorità.

Un'ulteriore riflessione riguarda l'entità dell'investimento, che rischia di drenare risorse per un'opera che evidentemente non è urgente, in quanto se ne parla da sessant'anni. Viceversa, vi sono esigenze connotate dal carattere di urgenza. Banalmente, penso a quello che sta accadendo in questi anni al nostro Paese in termini di dissesto idrogeologico. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, per favore, cerchiamo di ridurre il brusio, perché è davvero complicato ascoltare. Grazie.

SIRONI (M5S). È cronaca recente degli ultimi anni l'incremento dei gravi danni che le popolazioni subiscono a seguito del dissesto idrogeologico, sia in termini materiali sia umani.

In sostanza, si pone la domanda: come possiamo trovare ulteriori fondi da destinare alle vere emergenze, considerando i 15 miliardi necessari per la costruzione del Ponte e tenendo conto delle premesse fatte in precedenza? La mia domanda è: siamo certi di riuscire a fare entrambe le cose? A me risulta che abbiamo una scarsità di risorse in Italia e quindi, a mio avviso, sarebbe più utile investire in programmazione in ordine alla prevenzione del dissesto idrogeologico, attraverso quella famosa cartografia geologica che è la Carg, su cui questo Governo ha investito pochissimo, mentre noi abbiamo investito parecchio negli anni scorsi. (*Applausi*).

Fintanto che non si ha una fotografia dinamica e certa delle condizioni di partenza è anche difficile programmare gli interventi migliori per evitare il dissesto idrogeologico e i danni. Occorrerebbe pertanto provvedere alla messa in sicurezza del territorio, alla viabilità preventiva e poi, in ultima analisi, al ponte.

Il ministro Salvini parla di un intervento *green*. Mi fa sorridere, perché ormai tutti si riempiono la bocca di questa parola, però mi chiedo se il Ministro abbia preso in considerazione l'impronta di carbonio della realizzazione di un'impresa del genere. Per carità, si fa tutto quando è necessario, quando è urgente e quando è indispensabile, però le giuste valutazioni sono da fare. Un'opera del genere ha veramente una valorizzazione in termini di impronta di carbonio molto alta che, in base alle direttive europee, dev'essere compensata; vorrei quindi chiedere al Ministro come pensa di fare la compensazione di questa mostruosità.

Un'altra questione divertente - anzi peculiare - che ho riscontrato nelle premesse di presentazione al decreto-legge in esame è che questo ponte sarebbe utile in quanto in Sicilia ci sono le basi militari della NATO. Perdonatemi, ma la mia mente è immediatamente corsa all'immagine di una teoria di carri armati che percorrono il ponte dalla Sicilia verso il continente e mi auguro veramente che questa non sia una delle ragioni. (*Applausi*).

Alla fine questo Governo del fare rischia di diventare il Governo dell'improvvisare, quindi c'è il rischio concreto di andare a sbattere. Quello che mi lascia perplessa è il fatto che la maggioranza sia assolutamente sorda a qualsiasi istanza proveniente dall'opposizione, dando per preconcorso il fatto che siano prese di posizione di contrapposizione meramente ideologiche; viceversa, anche statisticamente è impossibile che su cento cose dette siano tutte sbagliate. Per esempio, ieri in Commissione è emerso il problema dell'altezza del ponte in relazione alla nuova generazione di navi: si rischia veramente un grandissimo danno economico all'Italia in quanto, se le nuove navi sono alte e non passano sotto al ponte, devono cambiare rotta, quindi non avranno più accesso ai nostri porti occidentali. Questa valutazione non è stata fatta, ma l'opposizione l'ha sottoposta alla maggioranza, che speriamo la prenda in considerazione.

Pertanto, in via definitiva invito la maggioranza a non essere prevenuta nei confronti delle osservazioni dell'opposizione, che ha un punto di vista sicuramente critico, ma è proprio questo che aiuta a evitare di andare a sbattere contro ostacoli che magari, correndo velocemente, non si riescono a vedere. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sallemi. Ne ha facoltà.

SALLEMI (*Fdl*). Signor Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, siamo l'unico Paese del mondo ad avere un'opposizione contraria a un'opera infrastrutturale come quella del ponte. È veramente una cosa che mi e ci induce a riflettere.

Signor Ministro, sento particolarmente questo intervento perché sono siciliano e tutti i siciliani pagano ogni giorno sulla propria pelle il fatto di vivere su un'isola. Infatti, vivere su un'isola meravigliosa come la Sicilia non

dovrebbe essere un costo, colleghi, eppure, ahimè, lo è. Lo è quando, per superare pochi chilometri di mare, si è costretti a prendere un traghetto, a pagare esose tariffe per imbarcare la propria auto per iniziare un viaggio per il cosiddetto continente; è un sacrificio per le nostre imprese che esportano con costi lievitati, per i malati che si devono sottoporre a cure mediche fuori dalla Sicilia e che devono pagare centinaia e centinaia di euro in biglietti aerei senza che sino ad oggi lo Stato sia intervenuto in maniera reale per ridurre i costi dell'insularità. Per non parlare poi degli universitari, signor Ministro, per i quali rientrare a casa a Natale da Milano, Bologna o Firenze ha un costo tra i 400 e i 500 euro a biglietto aereo. Chi è contrario al ponte sa cosa vuol dire pagare centinaia di euro per spostarsi, quando da Roma a Firenze si arriva in un'ora e mezza di treno pagando qualche decina di euro? Sanno cosa vuol dire partire dalla provincia di Ragusa, la mia provincia, quella più a Sud della Sicilia? Essere costretti a prendere necessariamente l'aereo, unica soluzione alternativa a un tragitto di undici ore in autobus.

In circa un'ora, partendo da Catania, si arriva a Roma: ma sapete quanta energia consuma un aereo? E quanto inquina? Tantissimo. Basti pensare che la stessa energia di un volo di un'ora potrebbe illuminare e fornire energia elettrica per lo stesso tempo a una città di 300.000 abitanti, vale a dire quanto tutta Catania.

Paghiamo costi altissimi per l'insularità e siamo una delle Regioni d'Italia e d'Europa con il PIL più basso. Leggevo un articolo in cui si diceva che la società di ricerca Prometeia ha calcolato che dal blocco del progetto del Ponte un decennio fa i costi pagati dall'economia siciliana sono stati di 65 miliardi, cioè 6,5 miliardi di euro l'anno: questo è quanto è costata l'inefficienza, la non capacità di realizzare quest'opera.

Mi domando allora perché la mia Regione e la mia terra debbano continuare a pagare questo scotto. Considero il Ponte, quindi, non una battaglia dei soli siciliani e dei calabresi, ma per l'Italia. Non mettiamo dunque bandierine, ma pilastri sotto quest'opera; mettiamo la grande scuola ingegneristica italiana, vanto di tutto il mondo, a servizio di un progetto che non può e non deve essere una chimera come questo Governo sta dimostrando, perché quest'opera - mi riferisco ai suoi costi e alle relative polemiche del partito del no - si ripagherà da sola.

Le stime di 13 miliardi di euro sembrano irrisorie rispetto ai costi di 6,5 miliardi l'anno pagati dall'economia siciliana senza il Ponte. Parliamo di dare lavoro a 150.000 operai, all'indotto, a un miliardo di spese complementari; parliamo di dare respiro alle aziende siciliane, di dare l'opportunità di essere ancora più attrattivi per i turisti che già affollano i nostri aeroporti e la nostra isola. Parliamo del passaggio di 300 treni al giorno sul Ponte; parliamo di percorrere la distanza tra Palermo e Roma in cinque-sei ore, mentre oggi sono quasi il doppio.

Parliamo anche di ridurre l'inquinamento: noi siciliani siamo gli unici, per tratte sotto i 1.000 chilometri, a dover prendere l'aereo e non il treno.

Ricordo che, quando venne assegnata l'Expo a Milano, ci furono vibranti proteste. I comitati del no dicevano che avrebbe cementificato e distrutto la città; dicevano che il crimine organizzato avrebbe fatto ricchi affari

e invece cos'è successo? Da Expo Milano è esplosa, è diventata una città modello in Europa, ha conosciuto uno sviluppo incredibile e ha visto risorse e opere che sono rimaste nel tempo, esistono ancora oggi e fanno la differenza.

I siciliani sono quindi meno italiani dei lombardi? Assolutamente no, non credo proprio. Non credo quindi che dare una prospettiva mediterranea, con la Sicilia al centro, sia un fattore negativo per la Nazione; non credo che evitare salassi ai cittadini per spostarsi sia un fattore negativo.

Sul tema della criminalità organizzata, che sento spesso ripetere da molti colleghi dell'opposizione, e sulle paure che possono esserci dietro un'infrastruttura così importante, credo che abbiamo una legislazione efficace e una magistratura attenta e capace: non possiamo trincerarci dietro i pericoli che vi sono in tutte le attività in cui vi sono tanti capitali per non fare. (*Applausi*). Il genio italiano è noto per fare, per fare bene e per fare in legalità. Stiano quindi tranquilli: non possiamo e non dobbiamo avere paura da questo punto di vista.

Occorre tuttavia uno sviluppo armonico. Il Ponte dev'essere un volano: il ministro Salvini sa benissimo che la situazione delle alte infrastrutture della Sicilia è terribile. Io vengo da una provincia che è totalmente isolata, signor Ministro, che deve vedere ancora realizzati progetti come la Ragusa-Catania. So che lei è stato in Sicilia, ha affrontato il tema; so che il Governo regionale si è mosso e che lei è stato sensibile su questo tema, ma stiamo vivendo anche il problema dell'aeroporto di Comiso, che ha tagliato una parte della Sicilia dal resto della Regione e dell'Italia.

La guardia sarà sempre alta, ministro Salvini, perché i problemi sono tanti: la Palermo-Catania, le autostrade, la mobilità interna e l'entroterra siciliano. Lei ha parlato di investimenti per circa 15 miliardi di euro in opere stradali e per circa 13 miliardi in euro di opere ferroviarie.

Ecco, su questo, da siciliano, da italiano e da senatore eletto nel collegio della Sicilia orientale, una delle zone più penalizzate dal *gap* infrastrutturale, sarò vigile e farò da stimolo per fare in modo che quelle risorse vengano messe a terra.

Voglio tuttavia anche che, nell'attesa delle grandi opere, non sia un salasso partire in aereo per un siciliano.

Signor Ministro, ho depositato qualche mese fa un'interrogazione sul caro voli e sulla continuità territoriale: è una questione che dobbiamo affrontare.

In Europa possiamo intervenire perché c'è la possibilità per le aree svantaggiate di imporre gli obblighi di servizio pubblico (OSP) sui servizi di trasporto aereo, stabilendo paletti di tariffazione e tariffe agevolate per i residenti. Sinora abbiamo sei tratte OSP per la Sardegna, ma nessuna per la Sicilia. Mi riservo su questo, signor Ministro, di farle da pungolo in futuro.

Io credo che quello che questo Governo sta facendo, quello che lei sta facendo, l'interesse che ha messo nella costruzione di quest'opera infrastrutturale, così importante per la Sicilia e per l'Italia, siano l'esempio di come ci sia una differenza sostanziale tra la visione che questo Governo ha rispetto a tutti quelli che hanno governato fino ad ora. (*Applausi*).

Il Ponte non è solamente un'opera infrastrutturale: è la salvezza di una Regione e di una Nazione. Grazie, signor Ministro, e grazie ai colleghi senatori per la possibilità datami di intervenire.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Floridia Aurora. Ne ha facoltà.

FLORIDIA Aurora (*Misto-AVS*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, rappresentanti del Governo, in un periodo storico cruciale come questo, in cui l'Italia postpandemica ha bisogno più che mai di mettere in sicurezza un territorio già di per sé fragile, in cui i ponti cadono come i birilli travolti da acqua e fango, mi trovo in forte disagio a parlare oggi del decreto bandiera del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul Ponte di Messina.

È un decreto che suggella in pompa magna lo scollamento e la distanza che ci sono tra la vita e la realtà del Paese fuori da queste aule parlamentari, con il lavoro che si svolge dentro quest'Aula ormai da otto mesi. Tale distanza sta diventando per me sempre più evidente e assurda. Da una parte, c'è un Paese con necessità urgenti, sotto gli occhi di tutti, che noi dell'Alleanza Verdi e Sinistra poniamo continuamente all'attenzione della maggioranza. Dall'altra, c'è il film surreale cui assisto spesso da questi banchi; anche oggi, con il dibattito continuo e compulsivo di provvedimenti che non c'entrano niente con la situazione in cui versa il Paese e con quanto esso legittimamente chiede, a partire dalle giovani generazioni, che ammiro per la tenacia nel reclamare, nel 2023, i loro sacrosanti diritti e nel voler far aprire gli occhi alle precedenti generazioni, che li hanno tenuti chiusi. Non solo li hanno tenuti chiusi sullo sfruttamento sfrenato del nostro meraviglioso territorio, ma soprattutto non li vogliono aprire. Vi è una tremenda resistenza ad affrontarne le conseguenze, palpabile anche qui in Aula e nelle Commissioni di cui faccio parte. Servono una nuova politica e un nuovo approccio sistemico di gestione del nostro territorio, ma anche e soprattutto culturale, che le giovani e i giovani già hanno nel loro DNA, per assicurare la vita e il lavoro in un ambiente sano e sicuro.

Sembra così banale ed ovvio quest'obiettivo come strada maestra della classe politica al Governo ed invece non lo è. Questo perché l'Italia, ad oggi, è in balia di eventi climatici estremi sempre più frequenti: settanta dall'inizio dell'anno. Eppure, la priorità del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ci viene propinata da otto mesi a questa parte, è il decreto sul Ponte di Messina e non la concreta messa in sicurezza del Paese (a parte gli annunci degli ultimi giorni). E ripeto che sono a disagio a doverne parlare oggi.

A fronte dei drammatici eventi climatici estremi che stanno colpendo ripetutamente il nostro Paese, in particolare adesso l'Emilia-Romagna, noi dell'Alleanza Verdi e Sinistra riteniamo che le risorse finanziarie vadano impiegate in modo più utile per il Paese, per contrastare il dissesto idrogeologico e gli effetti del cambiamento climatico e garantire la qualità della vita che le italiane e gli italiani si meritano.

Per questo motivo abbiamo presentato un emendamento al decreto Ponte sullo Stretto di Messina, per destinare da subito i 320 milioni di euro previsti, più i 50 milioni già stanziati dalla legge di bilancio 2023, per i primi interventi post-alluvione.

Più generalmente, tutti i nostri emendamenti sono finalizzati alla totale soppressione dell'intero provvedimento. Accogliere questa istanza, in

questo momento storico di fragilità, rappresenterebbe un gesto responsabile e maturo del Governo e un primo segnale di svolta, perché le drammatiche immagini dell'Emilia-Romagna sott'acqua impongono alla politica una riflessione su quali siano le opere prioritarie e quali no, e il Ponte non rientra sicuramente tra le priorità del Paese.

Al Paese servono ora opere di prevenzione e cura del territorio, non il Ponte sullo Stretto. Ministro Salvini, la settimana scorsa, in sede di *question time* ed in piena crisi emergenziale, ha sottolineato l'importanza della realizzazione di quest'opera per tutta l'Europa, che - mi permetto di ricordarglielo - lei snobba e critica a giorni alterni.

Il Ministro ha puntualizzato che il Ponte non vedrà la luce nel 2030, forse poco più in là.

Il senatore della Lega, Germanà, ha ragionato sull'importanza per la Sicilia di sviluppare una mobilità di merci e di persone efficiente, per potenziare la crescita e l'attrattività del territorio, per dare benefici concreti a tutta la collettività siciliana, che si merita di avere adesso un sistema di trasporto moderno, facilmente fruibile e - aggiungo io - ambientalmente sostenibile per evitare i disastri climatici. È una Regione che anch'io ho nel cuore per le mie origini siciliane.

A fronte del fatto che - come illustrato dal collega Germanà - in Sicilia ci sono 140 opere infrastrutturali incompiute, a fronte del grave problema delle reti ferroviarie siciliane, che servono solo 173 località e che dispongono di soli 1.369 chilometri di linea ferrata, di cui soltanto 791 elettrificati, con un doppio binario soltanto per 223 chilometri, mentre 568 chilometri sono a binario unico, abbiamo 5 milioni di siciliani che hanno diritto a muoversi con il trasporto pubblico. A fronte di tutti questi dettagli, chiedo al Ministro se non pensa che sarebbe già eccezionale potenziare innanzitutto la linea ferroviaria in Sicilia, permettendo alla collettività di beneficiarne a breve, invece che immaginare un ponte che vedrà la luce in tempi improbabili, con costi stimati che si aggirano sui 15 miliardi; oltretutto, con l'alto rischio di dover pagare tra dieci anni l'ennesima penale alla resuscitata società Stretto di Messina SpA, qualora il ponte non dovesse essere realizzato. Le sembra opportuno?

Alla luce di quello che sta succedendo, parlando di priorità per l'Italia, di priorità per la Sicilia e la Calabria, ma in genere di tutto il Sud Italia, non le pare logico che, innanzitutto, vada potenziata la rete ferroviaria, prima di pensare ad opere faraoniche? Non pensa che i 15 miliardi previsti vadano programmati per mettere in sicurezza il territorio italiano, per ricostruire i ponti crollati e mantenere quelli pericolanti? Se veramente la sua azione, ministro Salvini, vuole favorire la mobilità in Sicilia e in Calabria, sarebbe forse logico iniziare prima a potenziare e modernizzare la rete ferroviaria, non pensa?

Stiamo dando voce da mesi a decine di esperti, addetti ai lavori, associazioni, professionisti del territorio, auditi in Commissione anche su altri provvedimenti. Li ringrazio tutti, uno ad uno, perché ogni giorno ci sostengono nella via da seguire in questo periodo complesso. Per il Ponte di Messina, un provvedimento così importante e così strategico per la maggioranza, non è stato invece dato alcuno spazio alla discussione preventiva nella nostra

Commissione, a nome di un decreto urgente che di urgenza adesso, in questo periodo storico di fragilità dell'Italia, non ha nulla.

Si può e si deve dare una svolta positiva al nostro Paese, attraverso misure che possono limitare i danni della crisi climatica, con una serie di politiche di adattamento e di mitigazione ai cambiamenti climatici, ma che siano serie, stabili e credibili e che facciano della sicurezza e della prevenzione il vero faro da seguire e non nominando estemporanei commissari a cui si chiede di tamponare con un cerotto le emorragie in atto.

Annuncio quindi il voto contrario dell'Alleanza Verdi e Sinistra a questo provvedimento e concludo chiedendo al Governo di mettere in sicurezza il territorio italiano e le persone che vi abitano. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Spagnolli. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI (*Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)*). Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori e senatrici, parafrasando Kennedy, anch'io sono siciliano e lo sono davvero, perché una parte del mio albero genealogico proviene da quella terra, per cui si può immaginare, signor Ministro, se nel principio non sono favorevole all'idea di fare il Ponte sullo Stretto. Il Ponte, di cui si parla notoriamente da decenni, è certamente nell'immaginario collettivo di noi italiani un'opera che va realizzata.

Il problema però è stato benissimo esplicitato dalla senatrice Floridaia che mi ha preceduto. La tematica è chiara: ci sono tante cose da fare, la politica fa delle scelte e in questo caso attraverso di lei, signor Ministro, fa la scelta di privilegiare la costruzione di un ponte, che non è stato - lo voglio ricordare - discusso insieme alle diverse componenti della società, sia a livello nazionale, ma anche a livello locale, nelle modalità, nei tempi e nei luoghi che interessa.

Ricordiamo che il problema di questo Ponte in passato è stato proprio che le soluzioni tecniche adottate si sono rivelate nel tempo non felicissime; c'era un problema di sedimi interessati dalla realizzazione delle strutture, e poi c'è un problema di collegamento con una rete di mobilità pubblica non adeguata alla realizzazione del Ponte, come noi vogliamo che venga realizzato.

Lei ha ragione, signor Ministro: se si fa un ponte deve essere fatto bene; deve svolgere la sua funzione. È chiaro, però, che se non c'è la strada per portare la gente da una parte all'altra, se le ferrovie sono manchevoli, questo è un problema.

Signor Ministro, io faccio parte dell'opposizione, quindi ovviamente osservo con attenzione quello che fate. Tenga presente che questa è un'iniziativa che assumete davanti al Paese, quindi non potrete più dire, come avete fatto finora, che si è fatto male fino ad ora, ma adesso arrivate voi e fate bene.

Siete messi alla prova; è una prova difficile, perché in un contesto temporale, sociale, economico e mondiale molto particolare.

Le faccio tanti auguri, signor Ministro. Noi come Gruppo Per le Autonomie siamo, come sempre, liberi di votare come riteniamo. Annuncio pertanto il mio voto di astensione.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Ternullo. Ne ha facoltà.

TERNULLO (*FI-BP-PPE*). Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori, per me, da siciliana, vedere la realizzazione del Ponte sullo Stretto è importante ma soprattutto emozionante. Solo chi vive in un'isola, come ha già detto poc'anzi il collega Sallemi, soprattutto se un'isola del Sud, capisce i veri disagi, specie a livello di infrastrutture, caro Ministro.

Contrapporre la realizzazione di un'opera imponente come il Ponte alle infrastrutture esistenti in Sicilia è un esercizio banale, perché siamo sicuri che, una volta realizzato il collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, anche le altre opere otterranno la giusta valorizzazione, se non altro perché ci saranno maggiori risorse economiche.

Se in Italia non fosse stata realizzata l'alta velocità ferroviaria, che oggi arriva fino a Salerno, buona parte del Sud sarebbe stata tagliata fuori dai centri decisionali del Paese. Quell'opera ha costituito un impulso anche al completamento della Salerno-Reggio Calabria.

Il Nord, come tutti sappiamo, storicamente va più veloce del Sud; la sua economia ha sempre corso, appunto, un passo più veloce, paragonabile a quello delle regioni economicamente più avanzate dell'Europa. Ora, però, il *gap* tra crescita economica del Nord e del Sud sembrerebbe colmarsi: anche il Sud comincia a vedere distretti industriali e produttivi di un certo livello e inizia a essere *hub* per le importazioni e le esportazioni. Mi riferisco, quindi, all'importanza di ciò che significa collegare meglio la Sicilia e aumentare le opportunità per le imprese siciliane. Vuol dire che i nostri giovani non devono scappare via, ma possono restare in Sicilia per creare impresa e contribuire alla crescita della nostra economia.

Poco fa ho citato la TAV, perché fu proprio il Governo Berlusconi ad intuire quanto fosse necessario creare quell'infrastruttura. Proprio il presidente Silvio Berlusconi, quando intuì l'importanza del Ponte, si era calato nell'animo di noi siciliani e nella nostra volontà - e nella sua - di essere un tutt'uno con il resto del Paese.

Dalla nostra penisola ci separano solo poco più di 3 chilometri, e quei tre chilometri di collegamento rappresenterebbero il più solido ancoraggio della Sicilia all'Italia e all'Europa.

Sappiamo che l'epopea del Ponte sullo Stretto dura da circa cinquant'anni, ma questa legislatura ha tutte le caratteristiche per fare in modo che si riavvii il progetto e si passi ai cantieri.

In ballo - lo sappiamo tutti - c'è l'economia di un'isola, ma anche dell'intero Mezzogiorno. Non a caso, l'opera viene indicata come di interesse nazionale, proprio perché unisce un territorio al resto dell'Italia.

Nel periodo di realizzazione dell'opera si concretizzeranno almeno 10.000 posti di lavoro diretti e migliaia di altre attività a questi collegate. Una volta realizzato si potranno stabilire le condizioni per far competere il Sud con il resto del Paese.

Oggi il PIL medio nazionale è di 34.000 euro; il PIL medio in Sicilia e Calabria, come ben sa, Ministro, è pari a poco più della metà. È evidente che la circostanza di non possedere quelle infrastrutture che rendono veloci e sicuri i collegamenti con il resto dell'Europa penalizza molto il Meridione.

Sono differenze di prodotto e di reddito tra Nord e Sud d'Italia che non ci possiamo più permettere e che dobbiamo colmare al più presto.

Più di 11 milioni di persone attraversano lo Stretto ogni anno e con esse un numero di veicoli leggeri pari a 800.000 e altri 800.000 veicoli pesanti che trasportano merci tra Sicilia e Calabria. L'attraversamento avviene ancora via mare, con perdite di tempo e risorse che tutti conosciamo.

Tutte le obiezioni tecniche che abbiamo sentito possono essere superate dalla tecnologia, posto che esistono ponti sicuri ben più lunghi di questo in tutto il mondo e li conosciamo. Peraltro abbiamo le migliori società di progettazione e di costruzione, che già realizzano infrastrutture gigantesche, vincendo gare internazionali ovunque nel pianeta. Ecco quindi che all'elemento emotivo, che riempie d'orgoglio il nostro animo di siciliani, bisogna unire anche quello pratico.

La ripartenza dell'*iter* per costruire il ponte è supportata da una serie di buone ragioni di carattere pratico e logico che ci vedono favorevoli. La Calabria e la Sicilia diventerebbero la grande piattaforma dell'Italia da e verso il Mediterraneo. Si attiverebbe un moltiplicatore nell'investimento pluriennale, capace di colmare un *gap* tra il prodotto medio del Nord e quello del Sud e in grado di dare opportunità di impresa e di creazione di posti di lavoro. Si stima che si creerebbero ulteriori 100.000 posti di lavoro attivando l'economia locale.

Perfino le obiezioni che abbiamo sentito sulla spesa eccessiva per realizzare l'opera ci sembrano oziose. A maggior ragione, dopo aver indebitato il bilancio pubblico per 80 miliardi di euro per il superbonus, che ha avuto un impatto sul PIL pari a meno della metà di quanto impegnato, prestandosi peraltro a così tante truffe, la costruzione di un'opera di ingegneria così grande e importante ha nell'immediato un moltiplicatore molto alto sul PIL, stimato fino a 2,7: per ogni euro investito nel ponte ci saranno fino a 2,7 euro aggiuntivi di prodotto creato durante il periodo della realizzazione. Una volta realizzata, quell'opera contribuirà alla crescita dell'economia nelle Regioni interessate e nel resto del Paese.

Ministro Salvini, abbiamo ora un'occasione storica e dobbiamo affrontarla con serietà. Dobbiamo dare lo stesso impulso che fornì il presidente Berlusconi all'infrastrutturazione dell'Italia. Si tratta quindi di una nuova grande sfida di ingegneria, di crescita, di lavoro, di integrazione che Forza Italia sostiene con grande, grande convinzione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Di Girolamo. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signora Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, signor Ministro, spesso in quest'Assemblea si usa prendere spunto da frasi di alcuni esponenti politici che in qualche modo hanno segnato la storia politica del nostro Paese e così vorrei fare io oggi nell'*incipit* di questo mio intervento su un provvedimento che ha molti lati oscuri e tante ombre. Un politico navigato, quindi non una persona qualunque, con alle spalle ben trent'anni di onorata carriera nelle istituzioni, ebbe a dire non molto tempo fa, a proposito del ponte, che «ci sono parecchi ingegneri che dicono che non sta

in piedi» e «non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare, quando sia in Sicilia che in Calabria i treni non ci sono».

Oggi molti ingegneri la pensano ancora così, ma la persona in questione, con grande sorpresa da parte di tutti coloro che la conoscono, ha cambiato idea, forse perché rapita dal piacere provocato dall'ostentazione di un plastico oppure di una cartellina con su scritta la parola «Ponte», favorita a giornalisti e a fotografi nel corso di una visita in Calabria.

Ovviamente sto parlando del ministro Salvini, anche se adesso mi posso rivolgere solo a lei, signor Sottosegretario, visto che il Ministro è assente. Voglio ricordare che sempre il ministro Salvini, qualche anno fa, manifestava tantissimi dubbi sull'utilità di quest'opera, tanto da chiedere un *referendum* per i cittadini calabresi e siciliani. Ebbene, vorrei facilitare il compito del Ministro, dicendogli che basterebbe che questo *referendum* venisse proposto ai cittadini di Longobucco, in provincia di Cosenza, che sono da settimane isolati dal crollo improvviso di un viadotto (*Applausi*). Andiamo a chiedere loro se credono sia urgente e necessario il Ponte sullo Stretto. Per inciso, alla Camera dei deputati avete bocciato un nostro ordine del giorno che vi impegnava a mettere in sicurezza con urgenza la zona interessata dal crollo di quel viadotto, ma anche questa ormai è una triste storia.

C'è tanta confusione, che state creando voi, colleghi della maggioranza e membri del Governo. Credo che questo sia il venticinquesimo decreto-legge che, negli ultimi sei mesi, approda nell'Aula del Senato. Ricordo quando non molto tempo fa urlavate contro l'esautorazione del Parlamento, mentre oggi ne siete artefici orgogliosi ed ostinati, tanto da usare la decretazione d'urgenza anche per liberare ed occupare poltrone, in barba al dettato costituzionale, che sancisce che questi provvedimenti debbano rispondere a presupposti di necessità ed urgenza (*Applausi*). Questo la dice lunga sulla vostra percezione di necessità e urgenza.

Entrando nel merito del provvedimento, mi sia consentito un piccolo gioco di parole, perché dalla lettura del testo del decreto sul Ponte sullo Stretto, più che altro del Ponte sullo Stretto restano solo tanti dubbi e punti interrogativi. Non si sa infatti quanto costa. Quanto costa realizzare quest'opera? Non si sa. Non se ne conoscono i benefici effettivi e non si conosce il progetto. Non si ha il progetto, perché si riparte da un progetto del 2010, che deve essere aggiornato e non si sa quando si avrà questo aggiornamento. Quindi non si sa quando esisterà un progetto, di conseguenza non si sa quando inizieranno i lavori e quindi non si sa quanto dureranno e quando finiranno. Manca qualsiasi valutazione di impatto ambientale seria per quel progetto e manca la fattibilità tecnica. Manca inoltre al Governo una visione di sviluppo del Sud. State legando il futuro del Sud, nel decreto in esame, all'altezza del canale navigabile del ponte, pari a 65 metri, negando di fatto l'esistenza del fenomeno del gigantismo navale: scusate se è poco. Possiamo dire con certezza che, a *tot* anni da oggi, quando l'opera sarà realizzata, molte navi che già oggi solcano i mari anche lungo le nostre coste saranno costrette a dirottare verso altri porti, di certo non italiani, perché saranno impedito dal passaggio sotto quel ponte. Scusate se anche questo è poco.

A tutte queste domande che stiamo avanzando e che abbiamo avanzato anche durante i lavori in Commissione, non è stata data una risposta concreta.

Di tutte queste cose non è dato sapere, ma si sa bene che al Governo ora c'è un gruppo di persone che si sta impegnando a realizzare una mastodontica opera, del valore di 13 o 14 (non si sa quanti) miliardi di euro, pur non avendo un euro per farla, e si procede con la decretazione d'urgenza. A me tutto questo sconvolge e credo che ad essere generata dalla maggioranza sia solo una grande quantità di confusione. In questa confusione, però, almeno una certezza esiste: ogni volta, ogni singola volta che qualcuno parla di Ponte sullo Stretto, ciò che aumenta non è la certezza della necessità di quest'opera, ma sono i costi per realizzarla (*Applausi*). Abbiamo visto, nelle ultime settimane, il balletto dei numeri: si parla di 9 o 10 miliardi di euro, ci si chiede se ne basteranno 14, ma non basteranno 20 miliardi di euro. A questo punto, è bene anche ricordare quanto ci è costato fino ad oggi il Ponte sullo Stretto di Messina, o meglio quanto ci è costata l'idea di un ponte sullo Stretto di Messina.

Siamo ben oltre un miliardo di euro; c'è chi dice 1,2 miliardi e c'è chi dice 1,5 miliardi. Ebbene, a quest'oggi il Governo aggiunge ulteriori 50 milioni per riesumare una società che lo Stato stesso aveva mummificato anni orsono, e altri 7 milioni li mette su cantieri e campagne *social*. Questo perché è giusto che i cittadini di Villa San Giovanni e di Messina debbano essere informati: poverini, non hanno mai sentito parlare del Ponte sullo Stretto e non si accorgerebbero del momento d'inizio del cantiere. È giusto dedicare questi 7 milioni all'informazione sul territorio.

Ulteriori 700 milioni devono essere utilizzati per ridefinire i rapporti contrattuali stipulati dalla società in liquidazione - scusate se è poco anche questo - e ancora 500.000 euro per un comitato scientifico ampiamente remunerato soprattutto nei membri del consiglio d'amministrazione, visto che svincolate dal limite dei 240.000 euro i gettoni di presenza previsti per questi membri.

Signor Ministro, voi intendete costruire su una delle sette faglie attive più pericolose al mondo, con un progetto del 2010, e avete provato a confortarci con la storia che questo progetto verrà realizzato per resistere a una magnitudo di 7.1 gradi della scala Richter. Allora vi domando: ammesso che questo sia vero, che cosa resterà, oltre al Ponte, al netto di un avvenimento sismico di tale portata? Cosa ne sarà di Reggio Calabria e di Messina? A questo avete pensato? Purtroppo non avete pensato a questo, ma avete pensato a resuscitare una gara espletata anni orsono, con una società che nel frattempo è diventata una partecipata di Cassa depositi e prestiti, senza indire alcuna gara. Non pensate che questa operazione con molta probabilità possa far sorgere contenziosi e impugnazioni da parte degli altri ricorrenti? Non pensate che l'Europa forse potrà vedere di cattivo occhio questo vostro giochino? Oggi questa cosa è riconfermata anche dalla nota di bilancio che è stata comunicata ieri: la nota di bilancio degli uffici del Senato dice le stesse cose. Ma voi non ve lo siete chiesto.

A mio avviso - e mi avvio a concludere - state mostrando la vostra capacità di governare dicendo che le cose le farete anche se non sapete quando; ma le farete, anche se alla fine poi non si potranno fare. Voi non sapete dirci oggi quanto costa l'opera. Penso che questo decreto-legge sia l'ottimo strumento per soddisfare la bulimia comunicativa che contraddistingue il Ministro e che diventa tanto più pressante soprattutto nei periodi di minor

consenso elettorale, come questo. Mi dispiace che il Governo che rappresenta l'Italia in questo momento non abbia timore a mostrare quanto sia indaffarato a soddisfare i propri appetiti elettorali con i soldi dei contribuenti italiani: questa è una cosa molto triste.

Concludo pertanto con una punta di amarezza. In questo provvedimento il Ponte non c'è. L'unica cosa a campata unica più grande del mondo che siete riusciti a mettere nero su bianco è l'ennesima presa in giro per gli italiani e per questo Paese. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo in tribuna gli studenti e i docenti del corso di laurea in economia, mercati e istituzioni dell'Università di Bologna. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 11,03)

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Minasi. Ne ha facoltà.

MINASI *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, come nei giorni scorsi alla Camera, anche oggi in quest'Aula ci troviamo a vivere un momento storico per il nostro Paese, quello in cui ridiamo vita finalmente al progetto del Ponte sullo Stretto, con una nuova ripartenza che stavolta sarà quella decisiva. *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Colleghi, per favore.

MINASI *(LSP-PSd'Az)*. Signor Presidente, stanno festeggiando. Dimenticano però i banchi a rotelle e tutto quello che hanno fatto all'epoca. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatrice, si rivolga alla Presidenza.

MINASI *(LSP-PSd'Az)*. Dicevo, un momento storico che pone finalmente le basi per far cambiare finalmente volto all'estremo lembo Sud della nostra Nazione, ma direi all'intera Italia.

Un momento di cui, però, mi pare evidente - visti gli interventi finora ascoltati - non tutti tra noi hanno ben chiara la portata. Non tutti, cioè, hanno capito qual è davvero l'importanza di quest'opera e cosa quest'opera rappresenti e significhi non solo per i calabresi e per i siciliani, ma per tutti gli italiani. Voglio solo brevemente ricordare che stiamo parlando del ponte a campata unica più grande al mondo, peraltro costruito nei siti di un mito eterno, quello di Omero, di Scilla e Cariddi, che il Ponte andrà ad unire, aggiungendo stupore alla bellezza di luoghi già di per sé mozzafiato. Parliamo quindi di un'opera grandiosa che diventerà il simbolo dell'Italia nel mondo, il simbolo della sua rinascita, come lo sono state per altri Stati altre opere architettoniche

moderne, frutto dell'ingegno umano, conosciute ormai ovunque e fortemente identitarie per quei territori. Faccio l'esempio della Tour Eiffel a Parigi, per la quale sicuramente l'opposizione dell'epoca non avrà detto che si buttavano i soldi per un po' di ferro sul territorio.

Il Ponte, dunque, è un'opera che sarà un vanto per il nostro Paese e attrarrà senza dubbio milioni di turisti ridando nuovo fiato alla nostra economia e ripagando già solo così i suoi stessi costi. Già solo per questo un'infrastruttura del genere dovrebbe essere sostenuta da chi abbia un minimo a cuore l'Italia. Eppure, anche in quest'Aula ci ritroviamo dinanzi ad alcune parti politiche che continuano a ostacolare questo progetto spargendo peraltro diffidenza e disinformazione (il riferimento della senatrice Sironi ai carrarmati ci ha fatto un po' sorridere). Mi riferisco anche ad alcuni colleghi del PD, che qualche giorno fa si sono riuniti in Calabria, precisamente a Villa San Giovanni, dove hanno tenuto un incontro nel corso del quale l'assemblea regionale del partito ha ribadito il netto no al Ponte e ha votato all'unanimità un documento in cui si dice di voler bloccare l'*iter* scellerato avviato dal Governo. Lo hanno definito scellerato, ma credo che gli unici scellerati siano loro, perché mi chiedo se la contrarietà al Ponte nasca da ignoranza - ovviamente nel senso letterale del termine - dell'impatto positivo che il Ponte stesso avrà sull'Italia o dalla malafede legata scientemente a una strumentalizzazione politica volta a demonizzare gli avversari, sacrificando in nome di un proprio interesse, l'interesse e il bene dei loro concittadini. Mi stupisco soprattutto di chi è stato eletto proprio in quei territori, cioè in Calabria e in Sicilia, che sono i territori direttamente interessati alla realizzazione del Ponte.

I colleghi che dicono e che votano no sanno, per esempio, quanti pendolari - lo hanno già sottolineato i senatori siciliani - che per lavoro, per motivi di salute, per motivi di studio, per motivi personali attraversano giornalmente lo Stretto? Sanno quanto costa attraversarlo e quanto spende la Regione Sicilia in termini di continuità territoriale? Sanno quanto tempo ci vuole per attraversare da una sponda all'altra nel periodo estivo, quando ci sono code infinite di turisti? Proprio loro che fanno gli integralisti della transizione ecologica - ma solo evidentemente quando conviene o a intermittenza - sanno quanto inquinano le 100.000 corse all'anno di traghetti, aliscafi, navi ferroviarie in quel tratto di mare? Date le posizioni che abbiamo sentito finora dobbiamo pensare o che non lo sappiano o - peggio ancora - che facciano finta di non saperlo. Entrambe le opzioni sono gravissime e inaccettabili, perché dimostrano ancora una volta disattenzione non solo verso i cittadini calabresi e siciliani, che di un'opera come il Ponte hanno un'estrema necessità per risollevarsi finalmente dal loro stato di arretratezza economica, ma in generale dimostrano totale disattenzione verso gli interessi degli italiani.

Tertium non datur: chi si oppone al Ponte non considera quanto l'infrastruttura potrà cambiare le sorti non solo del Meridione, ma della stessa Italia e lo dico da senatrice calabrese, che certo ha un interesse diretto nel vedere realizzare questo sogno che ha atteso da tanto tempo, ma che vede anche le potenzialità di un'opera universale che dallo Stretto abbraccia l'intera Italia e il mondo.

D'altra parte parliamo della porta di accesso dell'Europa sul Mediterraneo. Ricordo che l'opera è indispensabile per completare uno dei nuovi corridoi delle reti trans-europee di trasporto TEN-T, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, ma soprattutto serve ad eliminare, come prevede la stessa Europa, il collo di bottiglia che si creerebbe sullo Stretto una volta completata l'alta velocità per il Sud. Senza il Ponte, infatti, persisterebbe una perdita di tempo per l'attraversamento in mare addirittura superiore rispetto al tempo risparmiato sul percorso con l'alta velocità; verrebbe cioè vanificato il guadagno di tempo che l'alta velocità consentirà. Uso volutamente il futuro ("consentirà"), per dire che, accanto al Ponte, esisterà certamente anche la nuova linea di alta velocità.

Invece i soliti detrattori del Ponte da giorni usano il cosiddetto benaltrismo per boicottarlo, cioè parlano della necessità di ben altro sui territori di Sicilia e Calabria, a partire certamente dalla necessità di adeguare le infrastrutture esistenti. Ma le opere in questione non sono alternative; non è che, se si fa il Ponte, non si fanno o non si possono fare le altre. Tutt'altro, anzi: queste opere saranno complementari e parallele tra loro. Il Ponte sullo Stretto non avrebbe ragione di esistere senza un'alta velocità che colleghi Roma a Reggio Calabria in tre ore, Roma a Catania in tre ore e mezza e Roma a Palermo in cinque ore e mezza. Lo sappiamo bene; infatti questo progetto è già sul tavolo del ministro Salvini, che sta dimostrando con i fatti, concretamente e con le azioni, l'esatto contrario di quello che voi state affermando.

Senatrice Di Girolamo, lei ha parlato anche di Longobucco isolata. Ma è stato proprio il ministro Salvini a ricevere pochi giorni fa il sindaco, per attivarsi a vantaggio di quel territorio. (*Applausi*). Proprio voi parlate di poltrone, dopo la figuraccia che avete collezionato ieri, uscendo in occasione delle nomine in Commissione antimafia, per la nomina del Presidente, ma rientrando per riprendervi le vostre nomine? (*Applausi*). Non addossate a noi il fatto che lavoriamo per le poltrone.

Da calabrese (ma penso di parlare anche a nome dei siciliani), non dimentichiamo che i Ministri dei trasporti dei Governi precedenti, a trazione PD e 5 Stelle, a fronte delle solite passerelle, nulla hanno fatto per spingere l'investimento sull'alta velocità, tanto che è stato proprio il ministro Salvini, appena insediato, a scoprire che non esistevano finanziamenti né progetti precisi, se non un'ipotesi di tracciato ferroviario che tra l'altro penalizza proprio i territori di Calabria e Sicilia, ma che è stato ipotizzato per favorire aree politiche vicine ai partiti dei suoi predecessori. È stato proprio il ministro Salvini a prendere in mano subito il *dossier* sulla linea alta velocità, per dare nuova linfa ai progetti e per minimizzare i tempi di percorrenza, perché questi siano funzionali allo sviluppo di quei territori e a una migliore produttività possibile dello stesso Ponte.

Il Ponte non sarà quindi - non so più in che lingua dobbiamo dirvelo - un impedimento infrastrutturale delle reti ferroviarie e stradali esistenti, ma piuttosto una molla decisiva per questo adeguamento e per tutta una serie di opere di collegamento interne e di compensazione, compresa la riqualificazione di un vasto elenco di zone urbane, che avranno da trarne solo beneficio.

Per non parlare poi degli effetti del Ponte sull'economia e sulla società, perché l'abbattimento dei tempi e dei costi per l'attraversamento del tratto di

mare tra Sicilia e Calabria si ripercuoterà sugli abitanti dello Stretto, con un beneficio non solo diretto, per quelli che lo attraversano quotidianamente, ma anche indiretto per i riverberi positivi economici e sociali sull'intero circondario. Innanzitutto si potrà finalmente realizzare un progetto di vecchia data: l'area integrata dello Stretto, un'area unica di 800.000 abitanti tra Reggio Calabria e Messina, nella quale sarà concretizzabile un'integrazione di beni e servizi.

Vado velocemente verso la fine, Presidente. Il Ponte quindi genera indubbiamente un'enorme e nuova spinta per l'occupazione e per i consumi, che porterà alla crescita del PIL non solo locale, ma anche nazionale, dal punto di vista delle produzioni e dei posti di lavoro.

L'economia inizierà finalmente a girare più velocemente, senza considerare anche i benefici ambientali legati alla costruzione dell'opera stessa, di cui tante volte ha parlato il ministro Salvini; per la sua realizzazione saranno impiegate decine di migliaia di persone e ciò stimolerà anche un indotto dei servizi.

Di fronte a queste prospettive assolutamente concrete, realizzabili, possibili e auspicabili, io mi chiedo da che parte state: se da quella dell'Italia, del Sud, della mia Calabria, della Sicilia e quindi dalla parte dei cittadini del Paese, o dalla parte di poteri non meglio identificati che boicottano ogni azione volta a promuovere lo sviluppo, a migliorare le condizioni di vita di un intero Paese e a renderci come italiani più forti rispetto a ogni altra popolazione insistente sul territorio europeo. Credo infatti che ormai, carte alla mano, non si possa più discutere sul se realizzarlo, ma semmai sul come realizzarlo, per non sprecare l'ennesima occasione di crescere esponenzialmente e di mostrarci straordinari per come siamo.

Mi chiedo quindi se voi volete che questo accada. Noi della Lega e la maggioranza tutta lo vogliamo certamente, lo stiamo perseguendo con i fatti e non solo con le parole, con il lavoro sul campo, con il contatto con i bisogni delle persone, sognando in grande e sapendo di poter concretizzare i nostri sogni. Noi continueremo a farlo, perché il Ponte è una tessera fondamentale di questo progetto che vuole rendere l'Italia e il Sud competitivi e protagonisti assoluti in questa Europa. Noi lo realizzeremo dimostrando che avevamo ragione; a voi resta la scelta se unirvi o no a noi, dimostrando almeno per una volta di avere a cuore l'interesse del Paese. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Rando. Ne ha facoltà.

RANDO *(PD-IDP)*. Signora Presidente, colleghe, colleghi, rappresentanti del Governo, intervengo su questo provvedimento dopo aver vissuto un inizio di settimana non proprio semplice. Sento di dover condividere questo aneddoto poiché purtroppo la mia non è una storia isolata, ma è la triste realtà alla quale sono destinati tantissimi cittadini siciliani. Questo fine settimana da siciliana ero in Sicilia anche se vivo al Nord, quindi riesco pure ad avere una visione dal Nord al Sud. L'eruzione dell'Etna ha stravolto i piani di rientro di tanti di noi e in tanti siamo stati costretti a spostarci da Catania a Palermo. Colleghe, non vi riporto quali difficoltà abbia potuto rappresentare

uno spostamento di questo genere, ma vi posso garantire che quello che dovrebbe essere il più semplice dei tragitti si è trasformato, come sappiamo tutti noi siciliani, in un viaggio della speranza. Vi confessavo la difficoltà a non farmi coinvolgere da quanto mi era successo, poiché durante tutto il viaggio verso Palermo ho provato a comprendere per quale motivo il Governo avesse sentito il bisogno di approvare con urgenza un provvedimento come quello che stiamo discutendo e quell'urgenza non l'abbia invece invocata per colmare un *gap* enorme come quello dei collegamenti interni della Sicilia. (*Applausi*).

Da siciliana che vuole bene alla Sicilia ma anche al Paese, rilevo che all'articolo 1 si fa riferimento all'assetto societario della società Stretto di Messina SpA: ancora, non bastano i soldi spesi finora? Tale società è stata istituita nel 1981, da più di dieci anni ha contenziosi importanti con lo Stato, ma voi sentivate l'urgenza di rimetterla in piedi. L'articolo 3 rischia di essere più interessante, perché dispone che l'opera venga inserita nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF); tale era l'urgenza che per la fretta il Governo ha però dimenticato di specificare i costi e le modalità con cui quest'opera verrà finanziata. Quanto ai primi, nel Consiglio dei ministri del 31 marzo veniva indicata una spesa complessiva di 10 miliardi di euro; a distanza di qualche settimana, nell'Allegato infrastrutture al DEF l'opera sembra essere lievitata fino ad arrivare a 14,5 miliardi. Quanto ai secondi, nel provvedimento in esame non c'è traccia di coperture e risorse.

Ho letto e ascoltato anche in quest'Aula, anche nelle polemiche, le ragioni che vi spingono ad essere favorevoli a quest'opera: si va dalla riduzione dei tempi per i pendolari, all'attrazione per i turisti, fino al rilancio del commercio per il trasporto delle merci. Mi chiedo però se credete davvero a quello che dite. Oggi un pendolare impiega venticinque minuti per attraversare lo Stretto; per come state prevedendo l'opera, quello stesso pendolare sarà costretto a prendere l'auto e, siccome la tratta prevista non è così diretta - per usare un eufemismo -, impiegherà quasi il doppio del tempo per attraversare lo Stretto.

Anche per le merci il trasporto navale resta la migliore opzione, a meno che questo non si sposti su ferro. Tuttavia, dai primi studi che abbiamo è emerso che la portata ferroviaria sul ponte sarebbe pesantemente ridotta.

Non voglio addentrarmi naturalmente nei tecnicismi, non è di mia competenza; basterebbe l'avanzo di milioni di euro che state continuando a sprecare.

Qui voglio però approfittare e prendere in prestito l'ultimo *report* Pendolaria 2023 di Legambiente, che ricorda che sul fronte trasporti nel Mezzogiorno circolano meno treni, con convogli più vecchi - con un'età media di 18,5 anni, in calo rispetto ai 19,2 del 2020, ma molto più elevata degli 11,9 anni dei treni del Nord - che viaggiano su linee in larga a parte binario unico e non elettrificate. Le corse dei treni regionali in Sicilia e in Calabria, ad esempio, sono ogni giorno rispettivamente 506 e 333 contro le 2.173 della Lombardia, quando la popolazione in Lombardia è il doppio di quella siciliana, con un'estensione inferiore a quella dell'isola.

La cura e lo sviluppo per il Sud, cui vogliamo bene, perché vogliamo bene al Sud, si traducono con più treni per il Meridione, elettrificazione e collegamenti più veloci e frequenti tra la Sicilia, la Calabria e il resto della

penisola, portando le frecce nei collegamenti tra Palermo, Catania e Roma, potenziando il trasporto via nave lungo lo Stretto, rafforzando i collegamenti in treno da Reggio Calabria a Taranto e Bari e ripristinando la possibilità di imbarcarsi sulle navi di qualunque vettore con un unico biglietto.

Per questo penso che la vera urgenza stia qui. Dobbiamo fare un enorme investimento infrastrutturale sull'alta velocità, sia per i collegamenti interni della Sicilia, sia sulla tratta Salerno-Reggio Calabria. Questa è la priorità. Non siamo aprioristicamente contro il ponte, ma la visione di un Governo si legge dalle priorità che vuole dare per lo sviluppo di un Paese. È così che avviciniamo il Sud al Nord.

Se oggi in quest'Aula ci aveste chiesto di lavorare su queste soluzioni, avreste trovato in noi degli alleati. Invece no, avete scelto di fare diversamente.

Vorrei toccare poi un'altra questione, che non deve essere mai sottovalutata e che manca totalmente nel decreto e nel dibattito. Le grandi opere, purtroppo, sono i terreni principali in cui si cementano i blocchi sociali e si formano e consolidano le borghesie mafiose. Non è una novità. Tra le grandi opere spicca per un'emblematica esemplarità l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, un vero e proprio crocevia in cui si incontrano tutti, grandi imprese, famiglie mafiose storiche ed emergenti, politici e amministratori di varia estrazione, ormai tutti o quasi tutti accomunati dal credo del *business* a portata di mano.

Ciò però non vuol dire - e questa è la nostra posizione chiara - che i lavori si devono bloccare solo perché si sente odore di mafia. Un'opera pubblica, piccola o grande che sia, se è utile e necessaria va fatta e, se le mafie cercano di metterci le mani, bisogna fare di tutto per tagliargliele. Se c'è la volontà di farlo, è possibile: dovrebbe essere chiaro che non esiste alcuna piovra inconoscibile e imbattibile. Ci sono mafie con uomini in carne e ossa che è possibile individuare, combattere e sconfiggere. E le mafie si sconfiggono solo se si spezzano i legami che le hanno fatte e le rafforzano.

Vi chiedo, dunque, se avete mai pensato che ciò che sarebbe veramente utile è un cantiere per costruire un ponte culturale, sociale e politico in grado di affrontare le vecchie e le nuove disuguaglianze e che possa guardare a un futuro diverso. Invece, ancora una volta, avete scelto lo stesso metodo, la propaganda; il problema è che lo fate con i soldi degli italiani. Il Paese, la Sicilia e i siciliani meriterebbero maggiore serietà e una visione politica seria, che qui manca totalmente. Lo meriterebbe il Sud, lo merita il Paese.

Quanto alle polemiche, ieri, 23 maggio, è stata una giornata importante. C'è stata la costituzione della Commissione antimafia. La collega che mi ha preceduto ha parlato delle polemiche. Avrebbe fatto bene il Governo a portarci a presentare una candidatura unitaria. Era importante, lo abbiamo chiesto perché, quando qualcuno parla, quando le associazioni parlano, ci dicono di volere una Commissione antimafia trasparente, che non lasci alcun dubbio nel lavoro che deve affrontare e che speriamo farà. È per questo che abbiamo ragionato in questo modo ed è per questo che, quando si costituiscono Commissioni che hanno un'importanza così vitale per il Paese e per la qualità della democrazia italiana, dobbiamo avere tutti lo stesso sguardo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Scurria. Ne ha facoltà.

SCURRIA (*FdI*). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli sottosegretari, colleghi, in Italia girano tante battute e tante barzellette aventi ad oggetto il Ponte sullo Stretto di Messina. Questo perché è stata un'opera annunciata per anni, vagheggiata in tante campagne elettorali, sulla quale sono stati spesi tanti soldi in convegni, consulenze e studi e poi un nulla di fatto. Mentre all'estero si realizzavano opere incredibili, quali il *tunnel* che unisce Gran Bretagna e Francia e tante altre opere significative, spesso realizzate con ingegneria e aziende italiane, il Ponte sullo Stretto di Messina sembrava un'opera infattibile.

Questo Governo ha già dato tanti segnali di discontinuità, di mettere al centro gli interessi generali e nazionali, e non segnali di propaganda, come qualcuno ha detto. Lo abbiamo visto in tante occasioni: per la centralità che abbiamo dato alla politica estera, nella dimensione che diamo ai rapporti con l'Unione europea, sui temi che hanno a che fare con l'immigrazione.

In particolare, signor Presidente volevo ricordare quante volte l'opposizione ci ha detto che su temi come questo, tornando al Ponte, l'Italia sarebbe stata isolata e marginalizzata nel dibattito internazionale. Quando è iniziato il confronto-scontro con la Francia, l'opposizione, come sempre, ovviamente faceva il tifo per i transalpini, perché l'importante è stare, comunque e sempre, contro l'Italia e contro gli italiani. Invece, ecco che ieri, a sorpresa, "*Le Figaro*" ci dice che: lungi dal rompere con l'Unione europea e con le democrazie occidentali, l'Italia della Meloni si presenta come uno dei suoi pilastri. È evidente che Meloni ha smentito gli oracoli che annunciavano il suo inevitabile fallimento. È la Francia di Emmanuel Macron, e non l'Italia, a trovarsi isolata politicamente in Europa, come nell'ambito delle democrazie occidentali, e a mostrarsi, per i nostri *partner*, per i nostri alleati comuni e per i mercati, come l'uomo malato del Continente. Ripeto, "*Le Figaro*": non l'ultimo giornale francese, ma uno dei principali giornali francesi e mondiali.

Ciò avviene quando si compiono scelte concrete. Ciò avviene quando si compiono scelte coraggiose e il Ponte è una di queste. È l'ennesimo biglietto da visita che viene dato in Italia e all'estero, perché il Ponte è e rimane un'opera strategica anche nei confronti dell'Unione europea.

Il Ponte, come sappiamo, fondamentalmente può essere inserito nel corridoio scandinavo mediterraneo. Il Ponte sullo Stretto di Messina può diventare una delle opere da inserire nella realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Penso soprattutto ai corridoi della stessa rete centrale, per finanziare i quali sono previsti 300 milioni di euro. Una volta definito - e da qui l'urgenza di questa decisione - potrà rientrare anche il progetto relativo alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Ancora, proprio il Parlamento europeo ha già votato, il 13 aprile 2023, l'inclusione, nel corridoio europeo di queste reti, il collegamento stradale ferroviario stabile per persone e merci tra Messina e Villa San Giovanni. Ecco perché quest'opera è importante. Ecco perché questa è un'opera strategica per l'Italia e per l'intera Europa.

In realtà, questo ce l'avevano già insegnato gli antichi romani e noi lo sappiamo, perché da lì veniamo. Già nel 250 avanti Cristo era stato realizzato il primo ponte, ovviamente all'epoca fatto di barche, che univa la Sicilia e la Calabria, a dimostrazione del fatto che era importante e strategico rendere funzionale quel tratto di mare ed unire le due parti d'Italia. Poi, magari negli Stati Uniti, a New York, ci piace passeggiare sul ponte di Brooklyn, ma per carità il Ponte sullo Stretto di Messina non lo si può fare, perché a far bene sono solo gli americani.

Il Ponte sullo Stretto di Messina porterà un aumento del PIL, lo sappiamo. Saranno circa sei milioni di veicoli che vi transiteranno all'anno; 60.000 treni passeranno su quel Ponte. Qualcuno ha detto che realizzare il Ponte è una scelta. Quindi, ci assumiamo la responsabilità di questa scelta. Ed è proprio così: è una scelta politica; è una scelta strutturale; è una scelta culturale, che compiamo per realizzare questo Ponte; è una scelta che dimostra che, finalmente, in questo Paese si passa dagli annunci ai fatti. Anche simbolicamente, è un Ponte che unirà ancora di più l'Italia, che non farà rimanere qualcuno lontano dal resto della Nazione.

Quando qualcuno ci dice che il Governo prende in giro gli italiani e che facciamo propaganda, anche con temi e con toni molto pesanti, vorrei sommessamente ricordare ai colleghi di essere non dico più umili, ma perlomeno più cauti, non tanto per i sondaggi, ma per i risultati elettorali che continuano ad arrivare dalle Regioni e dai Comuni dove si vota (*Applausi*), che testimoniano quanto il popolo italiano sia vicino a questo Governo, non si senta affatto preso in giro e non pensi che facciano propaganda.

Concludo, Presidente, dicendo che l'approvazione di questo decreto è un'altra testimonianza di questa nuova Italia che stiamo costruendo. È l'Italia che progetta, è l'Italia che cresce, è l'Italia che scaccia fantasmi e inutili burocrazie. Era l'Italia che ci siamo candidati a trasformare ed è l'Italia che finalmente siamo realizzando. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Il relatore non intende intervenire in sede di replica.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, ringrazio tutti i senatori intervenuti, perché effettivamente è una giornata rilevante.

Torno con un brevissimo inciso a ieri, quando da sinistra ci si voleva convincere che non avremmo potuto e dovuto procedere alla discussione e all'approvazione del decreto-legge perché stavamo infrangendo leggi, regolamenti, la Costituzione e quant'altro. Io vi ricordo che, dicendo questo, non avete mancato di rispetto al ministro Salvini, che è l'ultimo dei problemi; il decreto-legge di cui stiamo parlando è stato emanato dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella. (*Applausi*). Molto semplicemente. Quindi, se avete dubbi di costituzionalità, rivolgetevi al Colle, che penso abbia tutti gli elementi di garanzia e di superiorità per decidere cosa si può fare e cosa non si può fare (*Commenti*).

Se cominciamo così (*Commenti*). Capisco il nervosismo, perché dopo sessant'anni di chiacchiere vostre noi facciamo quello che non avete fatto voi (*Applausi*).

Quindi, veniamo a questi cinque articoli, perché di questo si tratta. Io ho ascoltato gli interventi anche in Commissione (ringrazio tutti per gli spunti, anche per le critiche positive), ma ho l'impressione che qualcuno non abbia letto il testo di cui stiamo parlando, perché altrimenti avrebbe detto cose diverse. (*Commenti*). Se interessa replico, altrimenti vi lascio alle vostre certezze. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ministro, prego, continuiamo con la replica. (*Commenti*).

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È curioso. Comunque, parlo a chi vuole sentire. Mi sono fatto dare nel dettaglio la mole di investimenti che in Sicilia e in Calabria sono già cantierati o saranno cantierati e che non hanno precedenti nella storia repubblicana: 28 miliardi fra strade, autostrade e ferrovie in Sicilia e 28 miliardi fra strade, autostrade e ferrovie in Calabria. (*Applausi*).

Da questo si parte. Da un investimento che non ha eguali: per la Ragusa-Catania, agli atti, 1,5 miliardi per un'opera attesa dal territorio che riveste una particolare valenza trasportistica; per l'adeguamento a quattro corsie della strada statale 640 ("strada degli scrittori") tra Agrigento e Caltanissetta, un miliardo di euro; per il raddoppio della carreggiata sulla statale 284 tra Paternò e Adrano, 500 milioni di euro. È in corso di aggiudicazione la tangenziale di Gela, per 400 milioni di euro, e sono in corso le attività di progettazione della tangenziale di Palermo con collegamento alle autostrade A19 e A29 (*Brusio*). Se interessa vado avanti, perché qualcuno dice: se fate il Ponte, non fate il resto. (*Applausi*). Noi stiamo facendo tutto, poi se interessa vado avanti.

Per il settore autostradale, lotto 9 dell'autostrada Siracusa-Gela, sono previsti 500 milioni di euro; peraltro, nel decreto-legge c'è anche il commissariamento della A19, la Palermo-Catania, da tanti citata, su cui stiamo investendo e daremo poteri straordinari al commissario.

Per la rete ferroviaria, visto che si è parlato di strade e ferrovie (se sono in queste condizioni non è per colpa del Ponte che non c'è, evidentemente), sono previsti nuovo collegamento veloce e modernizzazione della ferrovia Palermo-Catania-Messina per 11 miliardi di euro. L'obiettivo è quello di realizzare 148 chilometri di ferrovia a maggior velocità per passeggeri e merci entro giugno 2026.

Per il ripristino e l'elettrificazione della linea Palermo-Trapani un investimento di 280 milioni di euro; per il bypass ferroviario di Augusta un investimento di 172 milioni di euro. Sono previsti interventi anche per il Nodo di Palermo, il Nodo di Catania, la linea Palermo-Agrigento-Porto Empedocle per il collegamento con gli aeroporti di Trapani Birgi e di Fontanarossa, e per la Caltagirone-Gela con un investimento complessivo di circa 600 milioni di euro. Questo sul fronte siciliano.

Arriviamo dall'altra parte dello Stretto, in Calabria. Nella rete stradale e autostradale gestita da ANAS è previsto un piano di investimenti complessivo pari a 12,8 miliardi di euro, più di un miliardo di manutenzione programmata, 11,6 miliardi di euro di investimenti. Tra gli investimenti prioritari, ovviamente, si segnala la Strada Statale 106 jonica - e dalle parole si passa ai fatti e ai cantieri - alcuni miglioramenti funzionali della A2, il completamento della Strada Statale 182 "Trasversale delle Serre".

Sulla ferrovia, sempre in Calabria, è previsto un piano di investimenti di 34 miliardi, di cui 16 già finanziati. Fra gli altri interventi, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, poi l'adeguamento tecnologico della linea Battipaglia-Reggio Calabria, la variante di Cannitello, la linea Rosarno-San Ferdinando, eccetera eccetera.

Questo per rispondere a coloro i quali dicono che facciamo il Ponte quando manca tutto il resto. Noi ragioniamo di insieme: facciamo il Ponte che dà un senso a tutto il resto, perché se sto spendendo 11 miliardi di euro per arrivare in treno più velocemente da Palermo a Messina e altri 11 miliardi per arrivare più velocemente da Salerno a Reggio Calabria e poi mi fermo, smonto il treno, lo metto sul traghetto, inquina, arrivo dall'altra parte, rimonto il treno e riparto e perdo due ore, non ha senso quello che stiamo facendo. *(Applausi)*. Quindi, senza tutti questi 28 più 28 miliardi, è vero, il Ponte da solo non serviva; confermo. *L'unicum* lì in mezzo, senza strade, metropolitane e ferrovie non serviva. Finalmente si muove tutto il resto, perché fare tutto il resto per arrivare velocemente e poi fermarsi a Villa San Giovanni o a Messina non ha senso.

Qualche oratore che è intervenuto mi suggeriva che bisogna fare le strade per salire sul Ponte: fortunatamente sono previste le strade per salire e anche per scendere. *(Applausi)*.

Fra gli altri cantieri che ho avuto l'onore e la gioia di visitare, alcuni sbloccare, altri accelerare, alcuni semplicemente controllare, ricordo in questi mesi il Passante di Firenze: 7 chilometri di avveniristica galleria sotto la città per dividere l'alta velocità dalle merci e dai regionali per evitare che un deragliamento blocchi tutto il Paese. Anche in quel caso ovviamente c'erano circa 30 contestatori e sostenitori del no. Ecco, penso che gli italiani abbiano scelto il Governo dei sì. Se avessero voluto il Governo dei no (no TAV, no TAP, no qui, no là, no Ponte, no *flat tax*, no autonomia, no Expo, no Olimpiadi) avrebbero potuto scegliere la sinistra. *(Applausi)*.

In democrazia ci hanno dato una responsabilità: quella di passare dalle parole ai fatti. Penso, ad esempio, al sopralluogo sul cantiere dell'alta velocità Napoli-Bari: a lavori ultimati si arriverà in due ore da Napoli a Bari e in tre ore da Roma a Bari. Anche in questo caso c'è qualcuno contrario e mi spiace; io ascolto tutti e mi confronto con tutti, ma se poi un'opera pubblica serve agli italiani, io vado avanti come un treno e se ci sono i comitati del no mi spiace.

Raggiungo però anche un altro obiettivo. Ho incontrato i due sindaci di Napoli e di Bari, che sono democraticamente eletti dai cittadini; ho incontrato centinaia di sindaci, compreso quello di Longobucco, col viadotto crollato a cui abbiamo già mandato i tecnici Anas e stiamo lavorando per la rimessa in sicurezza di quella e di tante altre infrastrutture *(Applausi)* che, se

non sono state mantenute da qualcuno prima di noi, evidentemente le responsabilità andranno accertate, anche dalla magistratura, da quel punto di vista.

Dicevo che ho incontrato i sindaci di Napoli e di Bari, che aspettano da qualche anno un collegamento diretto in treno tra le due città, prima dell'alta velocità, che qualche Ministro prima di me aveva promesso. Ebbene, posso dire ai cittadini sia di Napoli che di Bari, a studenti e a lavoratori, che il collegamento diretto Napoli-Bari ci sarà e avrò la gioia di farci il primo viaggio in treno; quello annunciato da Ministri del PD qualche anno fa, per intenderci. (*Applausi*).

Ricordo poi l'alta velocità Brescia-Verona-Vicenza. Ricordo il completamento della Asti-Cuneo: siamo all'ultima *tranche* e, anche in questo caso, quanti decenni di attesa per la Asti-Cuneo! (*Applausi*).

Arrivo al Ponte. Bisogna osare. L'Italia è la patria del Rinascimento. Se Michelangelo, Raffaello o Leonardo da Vinci non avessero osato, se fossero dovuti passare attraverso la commissione di studio costi-benefici, non avremmo quello che fortunatamente hanno fatto. (*Commenti*). Bisogna osare. Se ci fossero stati all'epoca i 5 Stelle, noi milanesi le chiuse sui Navigli di Leonardo Da Vinci non le avremmo mai viste, per intenderci. (*Applausi*). Ci sarebbe il comitato anti Leonardo: questo è un matto, vuole fare le chiuse sui Navigli, fermatelo, è denaro speso male.

Come diceva qualche senatore intervenuto prima di me, se avessimo ragionato nella logica del «non serve» non avremmo l'Autostrada del Sole. Ricordo infatti che nel Dopoguerra c'era qualche parte politica che avversava perfino l'Autostrada del Sole, perché bisognava invece fare altro; ma fortuna che l'hanno fatta, l'Autostrada del Sole e l'alta velocità tra Milano e Roma. (*Applausi*).

Ricordo ancora il tunnel di base del Brennero e la TAV. Qualcuno mi voleva convincere (a proposito dei custodi del denaro pubblico) che, dopo aver speso miliardi per scavare un tunnel sotto una montagna, avremmo dovuto spenderne altri per riempire il tunnel sotto la montagna: andiamo avanti con la TAV! (*Applausi*). A questo proposito, visto che noi stiamo facendo tutto quello che è richiesto all'Italia, spero che il Governo francese non venga meno alla parola data, altrimenti di lezioni da certe latitudini noi non ne prendiamo.

Il Mose. Se non avessimo avuto il Mose (anche in quel caso c'erano i comitati), Venezia sarebbe finita sott'acqua decine di volte e avremmo messo a rischio un patrimonio non solo dell'Italia, ma del mondo.

Ricordo poi la Orte-Falconara, la Roma-Latina, che abbiamo commissariato (da quanti anni si parla della Roma-Latina?), la variante della Tremezzina sul lago di Como, la diga di Genova; e potrei andare avanti a lungo.

Per quanto riguarda il ponte, ricordo il concorso internazionale di idee del 1968, su cui pongo particolare attenzione. La critica politica ci sta, per carità, ed è la benvenuta, anche con dati bizzarri; ma chi contesta questa grande opera, necessaria all'Italia e all'Europa, non contesta il Governo, la Lega, Salvini, il Ministro, ma fa un torto a centinaia di ingegneri che in questi cinquant'anni hanno lavorato sul Ponte. È il Ponte non realizzato più studiato, più radiografato, più atteso al mondo. Al concorso internazionale del 1968 parteciparono, fra gli altri, con progetti vincenti, due luminari dell'ingegneria

italiana come il professor Pier Luigi Nervi e il professor Sergio Musmeci, che cinquant'anni fa proposero il Ponte a campata unica fra Messina e Reggio come l'opera che andava fatta. Quindi, non per rispetto a questa maggioranza, ma a centinaia di ingegneri italiani, che sono i migliori al mondo, il Ponte s'ha da fare. (*Applausi*).

È vero, è costato già centinaia di milioni di euro per non esserci. È vero, ma vale il discorso della TAV. Cosa facciamo? Abbiamo speso centinaia di milioni per non fare qualcosa? Io penso che la giornata di oggi sarà fondamentale anche dal punto di vista del buon utilizzo del denaro pubblico: quelle centinaia di milioni di euro con oggi cominciano un percorso che ha l'obiettivo di aprire i cantieri non fra un numero indefinito di anni, ma nell'estate del 2024. Quindi l'anno prossimo è prevista l'apertura dei cantieri.

Posso rassicurare che facciamo un Ponte affinché ci passino sopra auto, camion e treni.

Vi posso assicurare - questo non lo dice la politica, ma lo dicono gli ingegneri e i marinai - che sotto il Ponte le navi ci passeranno (*Applausi*). Le navi ci passeranno: l'altezza di 65 metri permette alle navi di passare sotto il Ponte. Facciamo un Ponte sotto il quale passano le navi! Siamo una maggioranza curiosa: riusciamo a fare un Ponte che sotto fa passare le navi e sopra le automobili e le ferrovie. Pensate che Governo avveniristico!

Ripuliamo il mare, perché c'è chi di ambiente parla e c'è chi l'ambiente lo tutela. Ripuliamo quel tratto di mare: secondo alcuni studi universitari, che ovviamente sono in corso di aggiornamento, eviteremo 140.000 tonnellate di emissioni di CO₂ nell'aria, ossidi, idrocarburi e quant'altro.

La campata unica, come dicevano gli ingegneri cinquanta anni fa - lo ripeto - elimina il rischio sismico ed evita di compromettere l'equilibrio marino, dal punto di vista ittico e faunistico. Ovviamente, gli ingegneri hanno studiato i problemi legati al vento. Se fai un ponte, è perché resista al vento. Hanno studiato gli eventi legati ai terremoti. Ovviamente, se ci fosse un terremoto distruttivo e catastrofico, sarebbe distruttivo e catastrofico per tutto: case, scuole, ospedali, ponti e quant'altro. Però, vi invito a fare una visita, come ho avuto l'onore di fare io, alla galleria del vento del Politecnico di Milano. Potete dubitare di Salvini, ma spero che non dubitate del Politecnico di Milano, che ha curato gli esami legati al vento e curerà il comitato tecnico-scientifico, che sarà composto dai più grandi esperti nazionali, in termini di ingegneria e infrastrutture. Non sarà un comitato politico, ma sarà un comitato tecnico-scientifico. Ci sarà - pensate bene - un consiglio di amministrazione composto da cinque persone, per la più grande opera pubblica che partirà in lavorazione al mondo. Quindi, abbiamo l'arroganza di nominare un consiglio di amministrazione di cinque persone, per gestire quello che sarà un orgoglio italiano. L'ha detto qualcuno che è intervenuto: sarebbe bello che, almeno su alcuni temi, la politica si unisse, perché questo sarà un orgoglio italiano nel mondo. (*Applausi*). Verranno da tutto il mondo a studiare, a visitare e a cercare di copiare.

È in corso, da parte dei tecnici di FS, lo studio sui flussi. Sono in corso tutte le valutazioni e verranno ovviamente rispettate tutte le normative su impatto ambientale e impatto paesaggistico, la progettazione in corso. Anzi, nel nome del buon utilizzo del denaro pubblico, ripartire col progetto del Ponte

ci metterà al riparo anche dai contenziosi miliardari che - questi sì - pendono da anni sulle nostre teste.

Quindi, aspetto il contributo di tutti, però l'importante è scindere i due ruoli. Il Ponte lo fanno gli ingegneri, lo curano i geologi e gli architetti, lo realizzeranno migliaia di operai e le stime parlano, nell'arco del tempo, a lavorazione ultimata, di 100.000 posti di lavoro vero, fra Sicilia e Calabria. Non redditi di cittadinanza dati *una tantum* (*Applausi*), ma 100.000 posti di lavoro vero, fra Sicilia e Calabria.

Siamo in grado di contrastare le infiltrazioni mafiose? Sì, io mi fido della magistratura, delle Forze dell'ordine e anche dei giornalisti di inchiesta italiani. Abbiamo appena approvato un codice degli appalti, che entrerà in vigore in via anticipata per i Comuni colpiti dall'alluvione in Romagna, dando ai sindaci più fiducia e alzando le soglie per i lavori. Penso infatti alle critiche arrivate da certa sinistra e da una certa stampa sul codice degli appalti, secondo cui se l'appalto è più veloce, allora favoriamo la corruzione. Chiunque abbia fatto per un giorno l'amministratore comunale sa che è vero l'esatto contrario. Se l'appalto è veloce, è più difficile che il corrotto incontri il corruttore. Se l'appalto dura non dieci giorni, ma dieci anni, è chiaro che è più facile che si infiltri la corruzione.

Noi abbiamo scelto di fidarci di sindaci, imprenditori e liberi professionisti. (*Applausi*).

Non so se c'è un tempo limitato per la replica; non voglio portar via tempo. Ho una trentina di pagine tecniche, perché fortunatamente ci sono tanti giovani che ci stanno guardando, che sono iscritti alle facoltà di ingegneria di tutta Italia, che votano per qualunque partito e che sperano che oggi il Senato dia loro un segnale di orgoglio, di rinascita e di speranza. Noi stiamo parlando a migliaia di ingegneri e futuri ingegneri che scommettono sulla bravura, sulla visionarietà dell'Italia e degli italiani.

Oggi ho ascoltato diversi interventi. Il mancato collegamento stabile e diretto, secondo le stime, costa alla Regione Sicilia 6 miliardi all'anno. Questo è il banale conto della spesa, ma siamo qui a parlare di un'opera che spero possa far parlare e far ammirare l'Italia a lungo. Il banale conto della spesa dice che se la mancata diretta collegamento costa 6 miliardi all'anno, potete ben capire che l'infrastruttura si ripaga velocemente. Oggi il traghetto ha costi di decine di euro, che per pendolari, insegnanti, poliziotti e professionisti non sono un costo adeguato. Sicuramente il Ponte avrà costi inferiori. Da oggi la società Stretto di Messina torna operativa e si occuperà di tutti gli aspetti economici.

Voglio rassicurare chi ha citato l'Europa che uno dei primi temi di cui ho parlato con il commissario europeo per i trasporti Vălean e che con più passione il commissario europeo per i trasporti sta seguendo è il Ponte sullo Stretto di Messina. Quindi, da questo punto di vista, temo di dover deludere chi aspetta che l'Europa ci dica di no. Anzi, aggiungo che andremo a chiedere alla Banca europea degli investimenti e alla stessa Commissione europea un contributo per realizzare quello che l'Europa - non il Governo Meloni, Salvini eccetera - ha riconosciuto come un corridoio da ultimare entro il 2030.

È evidente che se i lavori partiranno nel 2024, non si arriverà a Ponte ultimato nel 2030. Però se tutto quello che è agli atti, se quelle decine di miliardi

per potenziare le infrastrutture in Sicilia o in Calabria arriveranno a compimento fra il 2026 e il 2032, allora non saranno chiacchiere. Penso anche all'Alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria che, quando sono arrivato al Ministero, non era progettata. Qualche difensore legittimo del fatto che bisogna recuperare tempo perduto e che alcune Regioni del Sud sono state dimenticate non so se avesse sollecitato anche i miei predecessori, che evidentemente non erano particolarmente attenti allo sviluppo dell'Alta velocità fino a Reggio Calabria, perché ci stanno lavorando adesso. (*Applausi. Commenti*). Probabilmente per il ministro Toninelli il rapporto costi-benefici dell'Alta velocità fino a Reggio Calabria non valeva la pena; per me invece vale la pena. (*Commenti*). Quindi stiamo componendo un *puzzle* che renderà l'Italia... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, lasciamo che il Ministro concluda, per favore.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'Italia più moderna, più veloce e più sicura con oggi ha una delle tante risposte. Poi il Ponte è un tassello. Il ponte di San Benedetto Po piuttosto che il ponte di Calusco D'Adda o il viadotto di Longobucco o i viadotti dell'autostrada A24-A25: mi avete lasciato una bella eredità; poi parleremo delle responsabilità di chi c'era prima. Il mio obiettivo è offrire ai residenti di Abruzzo e Lazio un servizio all'altezza di quella che si chiama autostrada, cercando di ridurre il pedaggio. Ripeto, abbiamo trovato delle situazioni incredibili fra le 117 opere commissariate. (*Brusio*).

Io capisco il rumorio, ma noi siamo qui da sette mesi e in sette mesi di miracoli non se ne fanno. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Silenzio. Prego, signor Ministro, concluda.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La cosa è talmente appassionante e sfidante che mi spiace che qualcuno sia così nervoso, perché oggi sarà una grande giornata non solo per Sicilia e Calabria, ma per tutto il Paese e io sono orgoglioso di essere un umile operaio. (*Applausi*).

Da oggi, poi, faranno il loro lavoro gli ingegneri, gli architetti, i geologi, i tecnici, i professionisti. (*Commenti*).

Va bene, ho sentito abbastanza. Ringrazio chi ci crede. Sarà un'opera facile? No. Se se ne discute da secoli non sarà facile, ma penso che gli italiani ci chiedano di essere concreti e veloci. Ringrazio i colleghi Ministri che hanno dato prova in queste ore di una concretezza, di una rapidità e di uno spirito istituzionale notevoli, dando immediate risposte alla popolazione di Romagna, Emilia, Marche e Toscana, cui vanno il nostro pensiero, la nostra vicinanza, il nostro sostegno e il nostro contributo concreto: due miliardi. (*Applausi*). Anche lì, però, ci sono alcuni ingegneri, alcuni esperti di tutela del territorio, alcuni geologi di cui sto leggendo interessanti interviste sui giornali in questi giorni, che chiedono che oltre allo stanziamento di risorse si metta davvero, e non a chiacchiere, in sicurezza il territorio, dragando fiumi e torrenti, togliendo la legna da dove essere tolta e curando gli argini, perché ogni

essere vivente è assolutamente da tutelare, ma uomo e donna magari un minimo di tutela in più rispetto alla nutria lo meritano. *(Applausi)*.

Vi ringrazio. Con oggi parte un percorso che durerà anni, che però penso sia il coronamento dei sogni di centinaia di studiosi che hanno pensato in grande per il nostro Paese. Io mi occupo di manutenzione quotidiana, piccola, giusta - vie, rotonde, treni pendolari e tutto quello che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti deve curare - ma se torniamo a pensare in grande l'Italia tornerà a essere il Paese che nel mondo occuperà il posto che le spetta: il primo, perché questo sarà il Ponte a campata unica più lungo al mondo. Viva il Ponte e grazie per il contributo anche di chi ha criticato, perché è sempre utile capire dove si sbaglia, basta che le critiche si fondino su fatti e non su pregiudizi ideologici. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto comprensivo «Pignataro-Camigliano» di Pignataro Maggiore, in provincia di Caserta, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 11,58)

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenuti alla Presidenza e sono in distribuzione i pareri espressi dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verranno pubblicati in allegato al Resoconto della seduta odierna.

PARRINI *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARRINI *(PD-IDP)*. Signor Presidente, le faccio questa richiesta perché a mio giudizio - lo voglio dire con la massima pacatezza, ma anche con molta fermezza - alcuni minuti fa in quest'Aula è avvenuta una cosa estremamente irregolare e meritevole di forte censura anche da parte della Presidente. È avvenuto che all'inizio del suo intervento, in cui del tutto legittimamente il ministro Salvini ha difeso le posizioni del Governo e della maggioranza sulla politica infrastrutturale in questo Paese - posizione che noi non condividiamo, ma che il Ministro ha tutto il diritto in Aula di sostenere - il Ministro stesso, per fare polemica contro le opposizioni e con toni di dileggio ha tirato in ballo il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. *(Commenti)*. Io pregherei i colleghi di ascoltare invece di polemizzare, perché le cose che dirò sono molto sensate e legate ai fatti. *(Commenti)*.

Il Presidente della Repubblica... *(Commenti)*. Presidente, chiederei di poter continuare il mio intervento, perché è una cosa seria quella che sto per dire.

PRESIDENTE. Colleghi, lasciamo intervenire il senatore Parrini. Poi qualcun altro potrà replicare.

PARRINI (*PD-IDP*). Il nervosismo della maggioranza è sintomatico. Le chiederei di poter continuare il mio intervento.

Io credo che il Presidente della Repubblica in un'Aula parlamentare non vada tirato in ballo impropriamente e soprattutto non vada utilizzato come paravento per fare attacchi all'opposizione. (*Applausi*). Questo non è consentito, non si fa e deve essere fortemente censurato. E soprattutto - è la seconda cosa che voglio dire - non si fa citandolo non solo impropriamente, ma anche in maniera del tutto sbagliata. Come sanno anche i bambini dell'asilo, il fatto che una legge sia promulgata dal Presidente della Repubblica e il fatto che un decreto-legge sia firmato dal Presidente della Repubblica non implicano affatto che quell'atto normativo successivamente non possa essere portato all'attenzione della Corte costituzionale, che esercita il suo sindacato di controllo sulla legittimità delle leggi. (*Applausi*). Non implica affatto che in futuro la Corte costituzionale non sia chiamata a esaminarlo e non lo trovi in tutto o in parte illegittimo; altrimenti la Corte costituzionale non avrebbe senso di esistere come organo previsto dalla nostra Costituzione in una posizione di centralità. (*Applausi*). È chiaro o non è chiaro?

Non si cita il Presidente della Repubblica per usarlo come clava contro le opposizioni e soprattutto non lo si cita dicendo una cosa che non sta in piedi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. La Presidenza, conformemente a quanto stabilito nel corso dell'esame in sede referente, dichiara improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge, gli emendamenti 1.5, 1.6 e 1.7 e gli ordini del giorno G2.12 (limitatamente all'ultima premessa e al secondo impegno), G4.5 e G4.6. La Presidenza dichiara inammissibile l'emendamento 3.16.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Procediamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati.

LOREFICE (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOREFICE (*M5S*). Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma a tutti gli emendamenti all'articolo 1 a prima firma dei senatori del Movimento 5 Stelle.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 1. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G1.3 e G1.4 e parere contrario sui restanti ordini del giorno.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 01.1, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, fino alle parole «*Sopprimere l'articolo.*».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 1.2 e 1.3.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.4, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Gli emendamenti 1.5, 1.6 e 1.7 sono improponibili.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.8, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.9, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.10, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.11, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.12, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.13, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo alla prima dell'emendamento 1.14, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Essendone stata avanzata richiesta, procediamo alla votazione.

IRTO (*PD-IDP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IRTO (*PD-IDP*). Signor Presidente, la *ratio* degli emendamenti 1.14 e 1.15 è assicurare la possibilità di condivisione con gli enti territoriali che non è stata garantita dal presente decreto-legge. L'Allegato 1) al DPCM n. 76 del 2018 prevedeva un dibattito pubblico sulle opere sopra i 500 milioni di euro, ma il Governo non ha attuato alcun tipo di dibattito pubblico dal basso. L'emendamento 1.14 prova quindi a portare un piccolo risultato, e cioè quello di inserire nel consiglio di amministrazione della società Ponte sullo Stretto i rappresentanti dei Comuni di Villa San Giovanni e di Messina a titolo gratuito, per poter condividere le scelte con gli enti territoriali, al fine di consentire un elemento di partecipazione dal basso.

Questi due emendamenti si legano anche a un emendamento successivo, sempre a firma mia e di esponenti del Gruppo Partito Democratico, con cui si chiede che gli stipendi dei membri del consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina inizino a essere erogati quando la costruzione dell'opera inizierà davvero, non continuando - come è stato fatto finora - ad alimentare i costi da parte della società Ponte sullo Stretto: siamo a oltre 900 milioni di euro di costi per un ponte che non esiste.

Questi sono gli emendamenti che noi abbiamo messo in campo, perché siamo profondamente convinti che una grande opera di questo tipo non si possa realizzare con la fretta con la quale è stata portata avanti nell'attività parlamentare. Come esempio, ricordo che il Senato non ha potuto nemmeno svolgere le audizioni dei sindaci coinvolti e che l'emendamento 1.14 prevede di far sedere nel consiglio di amministrazione della società citata. Solo alla Camera dei deputati si sono potute fare le audizioni, mentre al Senato non abbiamo avuto tempo per un confronto e una concertazione dal basso. Al contrario, sono profondamente convinto che la condivisione con i territori sa-

rebbe utile ai territori e soprattutto alle attività che quella società dovrà iniziare a fare, perché finora non ha fatto nulla, se non spendere risorse pubbliche. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.14, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, fino alle parole «titolo gratuito».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 1.15.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.16, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.17, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, identico agli emendamenti 1.18, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, e 1.19, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.20, presentato dal senatore Fina e da altri senatori, fino alle parole «titolo».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 1.21.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.22, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.23, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.24, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.25, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.26, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.27, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.28, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, identico agli emendamenti 1.29, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice, e 1.30, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.31, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, identico all'emendamento 1.32, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.33, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.34, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.35, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.36, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.1, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.2, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G1.3 e G1.4 non verranno posti ai voti.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1.5

BASSO *(PD-IDP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, con questo ordine del giorno si chiede che il Governo possa chiarire la responsabilità del contraente per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera.

Non abbiamo dubbi che il Ministro voglia andare avanti speditamente. Ma credo che il passato ci possa dire che troppi problemi ci sono stati per quest'opera: non vediamo difficoltà rispetto al fatto il Governo scriva nero su bianco all'interno del rapporto concessorio quelle che sono le responsabilità del contraente. Chiediamo semplicemente che l'impegno assunto a livello politico venga assunto anche a livello tecnico del contraente.

Chiediamo quindi al Governo di assumere questo impegno e di fare in modo che il contraente assicuri i tempi che il Ministro oggi ha indicato in Aula.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.5, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 2 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

SIRONI *(M5S)*. Signor Presidente, con l'ordine del giorno G2.13 chiedo semplicemente che il Governo si impegni a rispettare un ordine di priorità negli investimenti e nei finanziamenti pubblici alle opere. A prescindere dal merito dell'opportunità e necessità della costruzione del Ponte sullo Stretto, ho evidenziato che sussiste un'urgenza sul nostro territorio, relativa al

problema idrogeologico. Sappiamo che si verificano violenti episodi di maltempo alternati a crisi di siccità e che tali episodi causano notevolissimi danni alle cose e alle persone.

Tra l'altro, banalmente, il risarcire e ripristinare un territorio devastato costa allo Stato, e quindi a tutti i contribuenti, molto più di quanto costerebbe agire in prevenzione. L'ordine del giorno in esame, dunque, chiede al Governo che, prima di investire e impegnare risorse nella costruzione di un'opera che non rappresenta una urgenza, si impegni ad avere le risorse necessarie ad attivare la prevenzione nei confronti dei fenomeni di dissesto idrogeologico causato dagli eventi e dalle calamità recenti, ricorrenti e ormai regolari.

Quindi, semplicemente a tutela della salute e dell'incolumità dei cittadini, mi piacerebbe che questo Governo si impegnasse a non finanziare con un solo euro il Ponte o comunque qualsiasi opera non strettamente necessaria e urgente, senza prima aver garantito la sussistenza delle risorse necessarie ad attivare la prevenzione nei confronti del dissesto idrogeologico, al fine di evitare quei danni alle cose e alle persone che stiamo subendo in questi giorni.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e ordini del giorno si intendono illustrati.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, il parere è contrario su tutti gli emendamenti. Il parere è altresì contrario sugli ordini del giorno, ad eccezione dell'ordine del giorno G2.3, sul quale il parere è favorevole.

Sull'ordine del giorno G2.6, il parere è contrario sulle premesse, mentre è favorevole sulla restante parte, subordinata alla seguente riformulazione: «impegna il Governo a monitorare sull'attuazione delle disposizioni del decreto-legge che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, rinvia all'applicazione della disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE». E qui si ferma.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.2, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.3, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 2.4, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, fino alle parole «*i commi 3*».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 2.5.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.6, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.7, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.8, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.9, presentato dalle senatrici Di Girolamo e Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.10, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.11, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.12, presentato dalle senatrici Di Girolamo e Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.13, presentato dal senatore Fina e da altri senatori, identico agli emendamenti 2.14, presentato dalla senatrice Di Girolamo, e 2.15, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.16, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.17, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 2.18, presentato dal senatore Fina e da altri senatori, fino alle parole «a 8-quinquies».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 2.19.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.1, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.2, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.3 non verrà posto ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.4, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.5, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Senatrice Floridia, accoglie la proposta di riformulazione dell'ordine del giorno G2.6?

FLORIDIA Aurora (*Misto-AVS*). Sì, Presidente, l'accolgo.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.6 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G2.7.

BASSO (*PD-IDP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO (*PD-IDP*). Signor Presidente, torniamo in questo caso di nuovo su un tema che abbiamo molto dibattuto in Commissione: quello relativo al progetto, in particolare alla tematica, più volte affrontata, dell'altezza del Ponte.

La collega senatrice Minasi ha detto che non si può più discutere se farlo, ma come farlo. Vorremmo allora affrontare il tema del come.

Durante il suo intervento, il Ministro ha richiamato l'ingegno italiano di cui siamo tutti molto orgogliosi, ma credo che non volesse dire che dobbiamo tornare a un progetto di cinquant'anni fa. Ritengo che si debbano accogliere le evoluzioni della tecnica e i mutamenti del contesto economico nel quale ci muoviamo.

Il Ministro sa quanto noi che il tema non è quante navi oggi hanno un'altezza superiore a quella oggi considerata massima sotto cui potrebbero passare. Esistono già alcune navi portacontainer e navi da crociera che hanno un'altezza superiore rispetto a quel progetto. Ma il problema è soprattutto di prospettiva.

In molti piani di fattibilità tecnico-economica si stanno realizzando opere, grazie ai finanziamenti del PNRR, perché c'è una prospettiva di crescita dovuta al gigantesco navale che giustifica - in termini prospettici di venti-trent'anni - un aumento delle portacontainer di dimensioni superiori.

Non avete voluto approvare un emendamento, ma vi chiediamo di accogliere almeno un ordine del giorno che chiede di fare una riflessione sul progetto migliore, che tenga conto di una dinamica di crescita che potrebbe creare una forte ripercussione rispetto al traffico merci e a quello turistico delle navi per i prossimi cinquant'anni.

Se davvero volete realizzare il Ponte e non è mera propaganda, sarà un'opera che dovrà durare per cent'anni. E voi davvero volete non tenere in considerazione un cambio progettuale di un progetto vecchio di quindici anni con una prospettiva secolare?

Vi chiediamo davvero di considerare che questo fenomeno è agli atti dello Stato, del Ministero. La maggior parte dei piani di fattibilità tecnico-economica tiene conto delle dinamiche future del gigantesco navale. Se creiamo un effetto muro, rischiamo di mettere in crisi la portualità di tutti i porti del Tirreno, dell'Alto Tirreno e anche quelli del Sud Italia.

Valutate e prendete in considerazione almeno un ordine del giorno che vi chiede di considerare una preoccupazione manifestata anche dalle maggiori associazioni di rappresentanza del mondo della logistica e della portualità italiana. (*Applausi*).

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. (*Brusio*).

Colleghi, vi prego di ridurre il brusio. Siamo tutti stanchi, ma faremo una pausa dalle ore 13 alle ore 14. Abbiamo quindi ancora mezz'ora e poi sospendiamo i lavori.

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, chiedo al collega Basso se posso aggiungere la firma all'ordine del giorno G2.7, perché tratta un tema molto delicato, Presidente.

Chi le parla - a differenza di molti colleghi dell'opposizione - è a favore del Ponte, per cui togliamo un elemento di dubbio sulla nostra forza politica: voteremo a favore di questo provvedimento. Ciò detto, la valutazione dell'altezza del Ponte è molto importante.

Molti armatori - non soltanto del mondo turistico, ma anche del mondo trasportistico per quanto riguarda la logistica, appunto - sono preoccupati e chiedono di prestare attenzione all'altezza. È vero - come dice lei - che ci sono ingegneri che vogliono bloccare e ci sono interessi contrari, ma quelle persone non dicono no al Ponte, ma invitano soltanto a valutarne con attenzione l'altezza.

Mi sembra pertanto che l'ordine del giorno, ponendo l'attenzione su una valutazione dell'altezza, sia non un elemento di contrarietà, ma un faro.

Personalmente, se fossi stata al Governo lo avrei accolto, magari come raccomandazione. In ogni caso, va valutato, perché altrimenti sembra che le preoccupazioni di una parte importante della nostra economia non vengano tenute sotto giusta lente e osservazione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.7, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.8, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.9, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.10, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.11, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

L'ordine del giorno G2.12 è parzialmente improponibile, relativamente all'ultima premessa e al secondo impegno. Pertanto, non è possibile porlo in votazione, a meno che la senatrice Floridia non decida di eliminare le due parti improponibili. Senatrice, intende eliminarle?

FLORIDIA Aurora *(Misto-AVS)*. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pertanto l'ordine del giorno G2.12, parzialmente improponibile, non sarà posto in votazione.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G2.13, presentato dalla senatrice Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.0.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 3 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

DELRIO *(PD-IDP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELRIO *(PD-IDP)*. Signor Presidente, mi rivolgo al ministro Salvini. Sono stato favorevolmente impressionato da alcune parti del suo ragionamento, in primo luogo quando ci chiede di collaborare e di ragionare insieme, perché quest'opera può rappresentare un orgoglio italiano. Le devo però dire con molta franchezza che lei non può avere due pesi e due misure: se ci chiede di collaborare, deve anche ascoltarci.

Come abbiamo più volte detto in Assemblea (anche con gli emendamenti riferiti all'articolo 3), non chiediamo di non realizzare l'opera. Chi le parla era molto scettico sulla costruzione del Ponte. Nel corso di dieci anni mi sono invece convinto, leggendo i pareri degli studiosi, degli ingegneri,

delle persone, che un collegamento stabile, per via delle reti TEN-T, sia necessario.

Ma il problema, ministro Salvini, è che, per fare opere che siano veramente grandi e che entrino nella storia di questo Paese, bisogna farle bene, valutando tutte le opzioni possibili. Bisogna farle non avendo paura di aprire il dibattito pubblico, come le proponiamo con questi emendamenti, e non avendo la paura o il pensiero che i pareri divergenti siano degli impedimenti alla costruzione.

Io ho avuto l'onore di partecipare all'inaugurazione del tunnel dell'alta velocità del Gottardo e del Monte Ceneri: la Svizzera ha fatto tre anni di dibattito pubblico e poi, insieme alle popolazioni locali, ha deciso di costruire l'alta velocità.

Lei non può chiederci di collaborare e poi fare la polemica sul fatto che un Ministro del Governo - del Governo di cui lei era Vice Presidente del Consiglio - negava che fossero stati costruiti chilometri e chilometri di gallerie sulla Torino-Lione. Era il vostro Governo che lo negava: noi lo avevamo fatto e quindi sapevamo che c'erano quei chilometri di gallerie. (*Applausi*).

Quindi, per favore, non ci dia lezioni su questo. Così come non ci deve dare lezioni sul fatto che ci sono, appunto, decine di miliardi di euro. Lei ha ragione su questo: sono d'accordo con lei, e lo dico sinceramente. Rispetto a dieci anni fa, la situazione è molto cambiata. Lei ha citato alcune opere in costruzione: l'Agrigento-Caltanissetta, la linea ferroviaria Palermo-Trapani via Milo, eccetera. La gran parte di queste opere è stata da noi finanziata. Quindi, lei ha trovato già i finanziamenti (*Applausi*). Non ci venga a raccontare l'elenco delle opere, perché sappiamo quali sono. L'alta velocità ferroviaria in Sicilia l'abbiamo finanziata noi e anche la Salerno-Reggio Calabria - come lei sa - l'abbiamo inaugurata noi. Quindi, non vogliamo fare la polemica tra chi ha più meriti e chi ne ha di meno. Il Mose l'ha ricevuto con il completamento al 99,9 per cento. Quindi - attenzione - qui nessuno si deve mettere medaglie. Se vogliamo fare una cosa seria, facciamola bene, come si fa nei Paesi seri, come è stato fatto in Svizzera.

Perché allora rifiutare l'idea - come diceva la senatrice Fregolent - di studiare bene il problema trasportistico dei mega *container*? Non capisco perché abbiate rifiutato questa cosa. È un semplice invito al Governo. Non capisco perché rifiutate il confronto tra diversi progetti. Se siamo convinti che vada fatto il collegamento, non siamo convinti che questo progetto sia l'unico progetto proponibile, signor Ministro, e anche lei dovrebbe avere questo beneficio del dubbio. Il problema è che non si scelgono i progetti per poter fare alla svelta e fare una fotografia alla posa della prima pietra. Si scelgono i progetti, invece, che dureranno nel tempo e che avranno una sostenibilità economico-finanziaria nel tempo. Quindi, se c'è il progetto a tre campate, cosa le dice che questo è l'unico progetto? Perché il progetto a tre campate...? Signor Ministro, non c'è bisogno di essere della Lega o del PD per fare questa discussione. Ci possiamo far convincere da chi se ne intende anche un po' e non dobbiamo aver paura dell'analisi ambientale e degli esperti ambientali nelle commissioni, delle procedure di VIA. Non dobbiamo avere paura di queste cose e non dobbiamo avere fretta, perché una volta che si prende la decisione, poi la si porta avanti con i crismi giusti.

Se lei vuole davvero la nostra collaborazione, mostri di entrare in un dialogo serio, basato sui fatti e non sulla propaganda o sulle accuse. Le potrei dire che, sì, rispetto a dieci anni fa, non c'erano le linee di tram a Palermo, non c'era la metropolitana a Catania, non erano state fatte opere per centinaia di milioni di euro al porto di Palermo. Potrei fare un elenco infinito - mi creda - di opere che abbiamo fatto noi e che non avete fatto voi (*Richiami del Presidente*). Mi sembra però che, in questo momento, ci dobbiamo concentrare su come fare bene questa grande opera, che potrebbe fare molto bene allo sviluppo del nostro Paese. Se dobbiamo concentrarci per farla bene, dobbiamo valutare tutte le opzioni e non abbracciare ideologicamente un progetto di quindici anni fa. Questa è la mia posizione, la posizione che le proponiamo con i nostri emendamenti e con i nostri ordini del giorno. Mi sembra una posizione molto collaborativa, molto ragionevole, che cerca semplicemente di consegnare al Paese un'opera che duri nel tempo e che possa davvero rappresentare un'occasione di sviluppo per il nostro Mezzogiorno. (*Applausi*).

PAITA (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, intanto prendo atto che sul nostro ordine del giorno c'è un'opinione favorevole ed è chiaro che, quando si propone di investire di più e meglio sul tema dell'alta velocità, sul lato della Salerno-Reggio Calabria, ma anche sul lato della Sicilia, ci debba essere un impegno corale.

Ho ascoltato l'intervento del senatore Delrio e sono molto d'accordo su alcune questioni che ha avanzato. E lo sono innanzitutto nel rivendicare, signor Ministro, il fatto che un Governo che ha sicurezza in se stesso non ha alcuna necessità di far passare come proprie delle opere che sono state realizzate dai Governi precedenti. Questo lo dico per un fatto di correttezza istituzionale.

Qui c'è stato un lavoro precedente e ce ne sarà uno nel futuro che ci auguriamo vada nel senso del rafforzamento dell'Alta velocità sul lato Calabria e sul lato Sicilia. È chiaro che non sarebbe stato possibile teorizzare la necessità di questo Ponte, se non lo avessimo innanzitutto ancorato a una forte strategia europea dentro la rete TEN-T del corridoio scandinavo-mediterraneo, che è l'oggetto fondamentale di quest'opera. Né sarebbe stato possibile, se ci fossero stati gli elementi per costruire una cattedrale nel deserto, quindi senza Alta velocità in una direzione e nell'altra.

Voi siete convinti però del fatto che quest'opera possa essere recuperata e portata avanti con velocità - senza l'eccesso di enfasi - solo nell'ottica di avere la campata unica. Io, contrariamente a quello che dice il senatore Delrio, su questo punto la fiducia ve la voglio dare. Non sono convinta fino in fondo, perché è vero quello che sostiene il senatore Delrio e cioè che più campate consentirebbero di avvicinare l'ingresso e l'arrivo dell'opera alle Province di appartenenza: questo è inequivocabile. È altrettanto inequivocabile il fatto che, se realizziamo un ponte che ha queste caratteristiche con la campata unica, spenderemo molto di più in opere di adduzione. Questo, signor Ministro, secondo me lo doveva dire nella sua relazione, perché è un fatto di logica: se si parte lontano da Reggio Calabria e da Messina, c'è una spesa in termini di opere di adduzione che è significativamente maggiore.

Riconosco una serie di argomenti molto giusti portati dal senatore Delrio, che d'altro canto ha lavorato bene sul tema delle infrastrutture: glielo voglio riconoscere in quest'Aula, perché penso che sia anche giusto dire quello che di buono i Governi precedenti hanno fatto (*Applausi*) e non prendersi solo i meriti non riconoscendolo. E tuttavia, arrivo a una conclusione esattamente opposta nella valutazione di questo emendamento. Nonostante io sia convinta che, se fossimo partiti da una progettazione da principio di quest'opera, avremmo dovuto lavorare su più campate, mi convince l'idea di provare ad accorciare i tempi, anche tenendo fede al principio della campata unica.

Quindi sull'emendamento di cui parlava il senatore Delrio noi voteremo contro, però ci tengo a sottolineare in quest'Aula che quello che il collega ha dichiarato in termini tecnici è corretto e, secondo me, è un problema anche dubitativo che tutti noi ci dovremmo porre nella discussione, senza - lo ripeto - gonfiare il petto e arrivare qui pensando di avere tutte le soluzioni e intestarsi tutto il lavoro compiuto da coloro che ci sono stati prima di questo Governo e che hanno fatto qualcosa di importante per il Paese. (*Applausi*).

LOREFICE (*M5S*). Signor Presidente, chiedo di poter sottoscrivere tutti gli emendamenti del MoVimento 5 Stelle e vorrei anche fare un intervento agganciandomi anche a quanto dichiarato dal collega Delrio.

Signor Ministro, mi può dedicare un attimo di attenzione? Lei si è preso un bel po' di tempo a fare un elenchino di opere, specialmente siciliane. Per onestà, dovrebbe almeno affermare in maniera chiara che la quasi totalità di quei progetti e di quelle opere è stata incardinata, finanziata e portata alla fase finale non da lei. Lei li ha già trovati pronti. (*Applausi*). Pertanto, l'elenchino che ha fornito all'Assemblea e all'Italia intera abbia almeno l'onestà di dire che lo ha trovato già fatto.

Quanto al Ponte in Sicilia, glielo dico da siciliano: per arrivare da Gela a Messina in treno impiego otto ore. Ci porti il nuovo elenco aggiornato e magari anche il finanziamento della Castelvetro-Gela e della Gela-Siracusa che aspettiamo da cinquant'anni.

Pertanto, nell'attesa di avere da lei informazioni e dettagli sui nuovi progetti, si limiti ad avere l'onestà di non fare elenchi di opere che lei non ha né finanziato, né avviato verso la fase attuativa, né portato a buon fine. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti e parere favorevole all'accoglimento come raccomandazione degli ordini del giorno G3.4 e G3.5.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.1, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, identico all'emendamento 3.2, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.3, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.4, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.5, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.6, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.7, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.8, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.9, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.10, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.11, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori, sostanzialmente identico all'emendamento 3.12, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.13, presentato dalla senatrice Floridaia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.14, presentato dalla senatrice Floridaia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.15, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

L'emendamento 3.16 è inammissibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.17, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3.18, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice, fino alle parole «al Regolamento».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento successivo 3.19.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.20, presentato dalla senatrice Floridaia Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.21, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice, identico all'emendamento 3.22, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.23, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.24, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.25, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.26, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.27, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.28, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.29, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.30, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.31, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.32, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.33, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.34, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.35, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.36, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.37, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, identico all'emendamento 3.38, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.39, presentato dai senatori Sironi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.40, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.41, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.42, presentato dai senatori Di Girolamo e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.43, presentato dai senatori Trevisi e Lorefice.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.44, presentato dalla senatrice Florida Barbara e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.45, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.46, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.47, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.48, presentato dalla senatrice Di Girolamo e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G3.1, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G3.2, presentato dalla senatrice Florida Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G3.3, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Poiché i presentatori non insistono per la votazione, gli ordini del giorno G3.4 e G3.5 sono accolti come raccomandazione.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3-*bis* del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GERMANÀ, *relatore*. Signora Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

SALVINI, *vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3-*bis*.0.1, presentato dal senatore Irto, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, fino alle parole: «relative risorse.».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 3-*bis*.0.2.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3-*bis*.0.3, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Sospendo la seduta fino alle ore 14.

(La seduta, sospesa alle ore 12,58, è ripresa alle ore 14,01).

Presidenza del vice presidente CENTINAIO

Colleghi, si rende necessario sospendere per trenta minuti la seduta, che riprenderà alle ore 14,30.

(La seduta, sospesa alle ore 14,01, è ripresa alle ore 14,35).

Presidenza del presidente LA RUSSA

Informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna (ore 14,35)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Informativa del Governo sui recenti eventi alluvionali in Emilia-Romagna».

(Il Presidente si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea).

Prima di dare la parola al ministro per la protezione civile e le politiche del mare, senatore Musumeci, credo sia doveroso, proprio sull'argomento di

cui oggi si occupa il Senato, ricordare le vittime, il cui numero è salito a quindici, e le popolazioni tutte che stanno soffrendo le conseguenze di questa alluvione e di questa calamità. Vi prego di osservare un minuto di silenzio. (*L'Assemblea osserva un minuto di silenzio*). (*Applausi*).

Dopo l'intervento del rappresentante del Governo, ciascun Gruppo avrà a disposizione cinque minuti.

Ha facoltà di parlare il ministro per la protezione civile e le politiche del mare, senatore Musumeci.

MUSUMECI, *ministro per la protezione civile e le politiche del mare*. Signor Presidente, onorevoli senatori, l'informativa che è stata richiesta dalla Conferenza dei Capigruppo e che ho il piacere e il dovere di poter rassegnare all'Assemblea è frutto di una dettagliata relazione, alla quale abbiamo lavorato con il Dipartimento di protezione civile e tutti i soggetti e le componenti che ne fanno parte.

L'informativa si divide essenzialmente in due parti: la prima riguarda lo sviluppo delle provvidenze e dei benefici che il Governo ha previsto per far fronte all'emergenza, con una straordinaria mobilitazione di risorse umane e strumentali; la seconda parte è invece legata ai provvedimenti che, proprio nella giornata di ieri, il Governo ha adottato per far fronte ai primi interventi legati alla fase del sostegno ai cittadini e alle imprese.

Vorrei davvero sintetizzare, per evitare di rassegnarvi elementi che non siano particolarmente significativi ai fini della vostra valutazione. Come sapete, gli eventi alluvionali partono dal 1° e dal 2 maggio, quando si è determinata un'ondata di maltempo che ha indotto il Consiglio dei Ministri, il giorno 4, ad adottare il primo provvedimento, volto a deliberare lo stato di emergenza e nominare il Presidente della Regione Emilia-Romagna commissario delegato.

A tale evento si è aggiunto quello che, dal 16 maggio in poi, ha messo in ginocchio il territorio, interessando anche alcune zone limitrofe delle Regioni Marche e Toscana, limitatamente a porzioni dei rispettivi territori.

Su richiesta delle due Regioni, sono già in atto le fasi istruttorie per valutare la situazione e l'impatto degli eventi ai fini della deliberazione dello stato di emergenza negli stessi territori.

Desidero qui fornire un quadro sintetico sia dell'impatto sia dell'attivazione dei dispositivi di intervento e di risposta da parte del Servizio nazionale, del quale, come sapete, fanno parte, assieme al volontariato, le Forze armate, le Forze dell'ordine, le autorità sanitarie e i rappresentanti degli enti maggiormente attivi sul territorio per l'erogazione dei servizi essenziali.

Il Servizio nazionale si serve di un comitato operativo, che è rimasto convocato e attivo ventiquattr'ore su ventiquattro, fino alle ore 22 del 22 maggio, proseguendo poi in mobilità diurna con stretta reperibilità notturna, qualora se ne presentasse l'esigenza.

Le zone maggiormente colpite dalla calamità e dagli eventi meteorologici riguardano le Province di Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, cui si è aggiunta la Provincia di Rimini, alla quale, successivamente e con apposito provvedimento, è stato esteso lo stato di emergenza, dopo che il sottoscritto, alcune ore dopo il disastro del 16 maggio,

ha ritenuto di firmare il decreto per la mobilitazione straordinaria, cioè, di tutte quelle risorse nazionali che possono supportare il servizio, il dipartimento e l'articolazione regionali (del territorio cioè colpito dalla calamità).

Abbiamo attivato un finanziamento di 10 milioni di euro, al quale ha fatto seguito un'integrazione, adottata con successivo provvedimento del Consiglio dei ministri, di altri 20 milioni di euro gravanti sul Fondo per le emergenze nazionali. Lo abbiamo fatto per dare immediata risposta alle popolazioni colpite dal contesto emergenziale.

Abbiamo adottato l'ordinanza del capo del Dipartimento della protezione civile per i primi interventi urgenti, che consentono una ricognizione delle misure e degli interventi volti al soccorso e all'assistenza alla popolazione interessata dagli eventi; la rimozione delle situazioni di pericolo per la pubblica e privata incolumità; il ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di reti strategiche; le attività di gestione dei rifiuti, delle macerie, del materiale vegetale alluvionale, delle terre e delle rocce da scavo prodotti dagli eventi, oltre che la realizzazione delle misure volte a garantire la continuità amministrativa nel territorio anche mediante interventi di natura temporanea e l'adozione delle prime misure di immediato sostegno per privati e imprese danneggiati.

Abbiamo inoltre previsto l'assegnazione ai nuclei familiari, la cui abitazione principale, quella abituale e continuativa, sia stata distrutta in tutto o in parte, ovvero sia stata sgomberata in esecuzione di provvedimenti delle competenti autorità adottati a seguito dell'evento un contributo per l'autonoma sistemazione. Lo abbiamo stabilito in base alla composizione del nucleo familiare; 400 euro per i nuclei monofamiliari, 500 per quelli composti da due unità, 700 per quelli composti da tre unità, 800 per quelli formati da quattro unità, fino a un massimo di 900 euro mensili, con la possibilità di integrazione per quelle famiglie che abbiano persone oltre i sessantacinque anni (mi viene difficile doverlo dire, ma è così; si considera terza età quella oltre i sessantacinque anni) e per la presenza di persone portatrici di *handicap* e di disabili con una percentuale di invalidità non inferiore al 67 per cento.

Abbiamo anche provveduto, per i soggetti titolari di mutui relativi agli edifici sgomberati ovvero alla gestione di attività di natura commerciale ed economica, anche agricola, svolte nei medesimi edifici, per alcuni benefici previa presentazione di autocertificazione del danno subito e che abbiano il diritto di chiedere agli istituti di credito bancari, fino all'agibilità o abitabilità del predetto immobile o comunque non oltre la data di cessazione dello stato di emergenza, una sospensione delle rate dei medesimi mutui, optando tra la sospensione dell'intera rata e quella della sola quota capitale.

Sono state infine poste a carico della gestione commissariale, nel limite di 1.500 euro per ciascuna vittima, le spese per le esequie delle persone che hanno perso la vita, che il signor Presidente del Senato ha voluto ricordare in apertura di seduta. Per la triste e arida contabilità statistica ho il dovere di dire che benché siano 15 i corpi recuperati, pare che la morte del quindicesimo non sia strettamente legata all'evento alluvionale e comunque abbiamo a tutti e 15 rivolto il nostro pensiero.

Abbiamo attivato il fondo per le emergenze nazionali nelle more dell'acquisizione di un quadro maggiormente definito dell'impatto degli

eventi, che necessiterà ancora di ulteriori interventi, integrando anche il territorio della provincia di Rimini.

È in corso di adozione un'ordinanza del nostro Dipartimento di protezione civile volta a rafforzare la capacità operativa della struttura commissariale per la gestione del contesto emergenziale, disciplinando così l'ottimizzazione del concorso delle colonne mobili regionali e del volontariato di protezione civile, il coinvolgimento della colonna mobile dell'Associazione nazionale Comuni italiani (ANCI) e il concorso delle strutture operative statuali, cui potranno far seguito ulteriori ordinanze modulate in ragione dell'evoluzione delle necessità di contrasto al contesto di criticità di cui stiamo parlando.

Il Consiglio dei ministri ha adottato, con riferimento alla seduta precedente a quella di ieri, un decreto-legge per l'adozione di misure urgenti finalizzate ad attività di lieve entità, ma assolutamente necessarie per il ripristino della viabilità, soprattutto nei centri urbani e nelle aree a forte intensità produttiva, che in questo momento sono costrette a restare inattive.

Gli eventi meteorologici del mese di maggio - mi piace fare qualche richiamo a questo dato tecnico - sono stati caratterizzati da fenomeni intensi e diffusi in un'area particolarmente ampia, comprendente sia i settori appenninici, sia quelli pianeggianti e i territori costieri. Tali eventi possono essere catalogati come eccezionali, non tanto per il periodo in esame - il mese di maggio è solitamente caratterizzato da questa variabilità - ma per la loro intensità e, soprattutto, per essersi ripetuti in due eventi nell'arco di pochi giorni.

L'evento è stato correttamente previsto dal sistema previsionale di Protezione civile e per questa ragione era stata già emessa anzitempo l'allerta rossa per rischio idraulico e idrogeologico, per le zone che poi sono state effettivamente colpite dall'evento alluvionale. Quindi si era già pronti ad agire e molte azioni sono state preventivamente messe in atto: penso alla chiusura delle scuole, al presidio dei corsi d'acqua, all'evacuazione preventiva di numerose persone. Tutto questo è stato possibile proprio per la condizione di allerta che era stata lanciata dalla Protezione civile.

In quest'ottica va inquadrata anche la dichiarazione, con atto del sottoscritto, dello stato di mobilitazione, immediatamente dopo i primi eventi di maltempo di inizio maggio. Mentre erano già in corso le attività di ripristino più urgenti, nella prima fase, si è ripresentata la nuova ondata, che è stata davvero implacabile e ha messo a dura prova non soltanto il territorio nel suo assetto, ma anche il tessuto imprenditoriale e centinaia di migliaia di cittadini. Per fornire una ulteriore dimensione della gravità della situazione, basta dire che la mappa delle precipitazioni, interpolata dall'apposita piattaforma, mostra che fra il 2 e il 17 maggio sono state registrate precipitazioni intense in tutta la Regione Emilia-Romagna. Le cumulate massime di precipitazione per l'evento - di solito il tempo di valutazione è di quindici giorni - hanno fatto registrare valori superiori ai 500 millimetri. Addirittura in provincia di Ravenna sono stati localizzati 520 millimetri di pioggia, raggiungendo una media regionale di circa 200 millimetri nelle quarantotto ore, caduti principalmente sulle parti montane dei bacini. L'evento complessivamente è stato caratterizzato da due distinte precipitazioni intense, quella di inizio maggio e quella tra il 16 e il 17 maggio e in quattro giorni si è verificato tutto quello

che avremmo voluto non si verificasse. È chiaro che abbiamo lavorato assieme al sistema nazionale, ma anche assieme alla struttura europea di Protezione civile, per poter intervenire a supporto delle nostre strutture e delle nostre squadre.

Abbiamo chiesto due potenti idrovore, proprio per liberare alcuni centri abitati dall'acqua ancora giacente e, sulla base di un criterio di prossimità geografica e dunque di rapidità di dispiego e di rispondenza alle caratteristiche tecniche, abbiamo accettato le offerte che sono arrivate dalla Slovacchia, dalla Slovenia e dalla Francia. I moduli slovacco e sloveno hanno raggiunto l'Emilia-Romagna via terra il 22 maggio e sono operativi dalla serata dello stesso giorno. Il modulo francese è attualmente in corso di mobilitazione alla volta di Ravenna, preceduto da un *team* di ricognizione.

Va anche tenuto conto che, a seguito della seconda ondata di maltempo, sono state seriamente compromesse alcune opere d'arte, arte minore, monumenti e soprattutto materiale librario (biblioteche e archivi storici). In questo senso, l'iniziativa del Ministero della cultura è stata finalizzata, nel collaborare con il Servizio nazionale di Protezione civile, ad adottare una serie di misure - di cui più avanti faremo cenno - perché le risorse che si otterranno possano essere destinate alla riabilitazione, laddove possibile, del materiale danneggiato.

Il dispiegamento di uomini e donne in questi tragici giorni in Emilia-Romagna non ha avuto precedenti. Vi è stata la mobilitazione di centinaia e centinaia di carabinieri (115 carabinieri destinati al servizio antischiacciamento per le abitazioni che sono rimaste vuote per l'allontanamento coatto o volontario delle famiglie che le abitavano), poliziotti, 800 vigili del fuoco, 250 volontari della Croce Rossa, 1.100 volontari della Protezione civile, che hanno lavorato pressoché giorno e notte, molti dei quali provenienti da sei altre Regioni con le apposite colonne mobili. È stata davvero una straordinaria mobilitazione di risorse umane e strumentali come forse difficilmente si era visto nel recente passato. (*Applausi*). Di questo va dato atto e desidero davvero ringraziare il sistema di Protezione civile per avere ancora una volta dimostrato grande coesione, capacità di lavorare con un gioco di squadra, certamente senza alcun pregiudizio. (*Applausi*).

In questo senso - se siete d'accordo - vorrei subito passare alle norme adottate dal Consiglio dei ministri. Ricordo che siamo nella fase dell'emergenza nazionale, fase nella quale il Presidente della Regione ha il compito di essere commissario delegato. Cessata la fase dell'emergenza, si passa a quella della ricostruzione con la nomina di un commissario straordinario. La fase di emergenza di solito dura un anno; almeno, questo è il periodo che ho previsto nell'ordinanza. In questi giorni sento parlare di ipotesi di nomina di un commissario straordinario, ma vi assicuro che il tema non è all'ordine del giorno perché siamo ancora nella fase della emergenza, che verrà chiusa soltanto quando la Protezione civile e la Regione interessata, in questo caso l'Emilia-Romagna, avranno comunicato che non ci sono più le condizioni per mantenere lo stato di emergenza.

Vorrei risparmiarvi alcuni elementi conoscitivi che ho comunque già reso.

Ieri mattina il Consiglio dei ministri, sotto la Presidenza del presidente Giorgia Meloni, dopo aver osservato un minuto di silenzio in memoria delle vittime dell'alluvione e a ricordare la triste fine del giudice Falcone, della sua consorte e degli agenti di Polizia di scorta, ha adottato un pacchetto di interventi per oltre due miliardi di euro. Credo che mai in casi analoghi precedenti ci sia stata tanta mobilitazione di energie e di risorse. (*Applausi*). Si tratta certamente di un intervento legato alla condizione di emergenza, che interviene per la sospensione delle rate dei mutui, per la sospensione dei termini negli atti giudiziari, per gli adempimenti fiscali contributivi, a sostegno delle imprese, a favore dei lavoratori dipendenti soprattutto nel settore agricolo - penso ai braccianti - perché possano essere messi nelle condizioni di non perdere i requisiti per accedere alle indennità di disoccupazione del prossimo anno. Si interviene a favore del mondo della scuola e delle università con risorse per il ripristino dell'edilizia scolastica e universitaria, per la sospensione di alcuni adempimenti legati ai concorsi pubblici; 200 milioni di euro dal Fondo delle emergenze nazionali sono interamente destinati ai primi interventi infrastrutturali della Regione Emilia-Romagna; 700 milioni vengono destinati da parte del Ministero degli affari esteri e oltre 100 milioni da parte del Ministero dell'agricoltura proprio per venire incontro, come richiesto dalle organizzazioni di categoria, alle prime necessità degli agricoltori in una zona fortemente vocata dal punto di vista ortofrutticolo e che rischia di dover restare inattiva per diversi anni qualora le alluvioni avessero prodotto la cosiddetta asfissia radicale, che costringe l'agricoltore a estirpare e a reimpiantare gli alberi da frutto.

Onorevoli senatori, alla Camera mi è stato fatto notare, poco fa, come non abbia fatto alcun riferimento al cambiamento climatico. Mi sembra davvero singolare questa osservazione, proprio perché il cambiamento climatico non è più un fenomeno straordinario; la tropicalizzazione è arrivata in Italia già dieci anni fa e ha indotto il Governo in carica nel 2016 a predisporre un Piano nazionale di adattamento al mutato contesto climatico. Conosciamo tutti la storia di quel Piano: dal 2016 fino al momento dell'insediamento di questo Governo non aveva sostanzialmente fatto significativi passi avanti, tanto da non essere reso pubblico. L'impegno del Governo era quello di accelerarne la definizione e in questo senso si è lavorato con il ministro Pichetto Fratin, che prevede, fra la fine di quest'anno e l'inizio del prossimo anno, di poterlo finalmente presentare aggiornato rispetto ai dati elaborati fra il 2016 e il 2020.

In questo senso, credo che sia assolutamente superfluo parlare di cambiamento climatico, a fronte di un evento e di una tragedia calamitosa che dovrebbe già essere acquisita culturalmente, prima che politicamente, da ciascuno di noi. I lunghi periodi di siccità e i brevi periodi di pioggia intensa sono la conferma di come questo triste, strano, pericoloso fenomeno ormai non risparmi più neanche la nostra Nazione. È chiaro che ci troviamo di fronte a una ulteriore tragedia, che dovrebbe porre ciascuno di noi di fronte a una scelta ormai ineludibile: fare della sicurezza del nostro territorio nazionale non una priorità, ma la priorità nell'agenda politica e di governo di questo Esecutivo (come di fatto è) e di tutte le articolazioni dello Stato. Un territorio sicuro è sicuro anche per le persone, oltre che per le case e per le aziende. Il

diritto alla vita di ognuno di noi è un diritto fisiologico, prima ancora che costituzionale.

Vi do subito un dato, perché possa essere elemento di riflessione per ciascuno di voi, onorevoli colleghi senatori. Dal 1968 (anno del sisma che ha colpito la valle del Belice, nella mia Sicilia, in provincia di Trapani) ad oggi l'Italia ha perso in eventi calamitosi oltre 5.000 suoi cittadini e ha speso per le ricostruzioni, nello stesso periodo, circa 165 miliardi di euro. Vi lascio immaginare quanta parte dell'Italia avremmo potuto mettere in sicurezza con almeno la metà di questa risorsa.

Non ho difficoltà, nella sacralità laica di quest'Aula, a ribadire una mia ferma convinzione: la nostra è una Nazione propensa più a ricostruire che a prevenire. Voglio dire di più: ho l'impressione che, per certa politica, ricostruire produca più consenso che prevenire strutturalmente. (*Applausi*). È un triste fenomeno, che ha attraversato l'Italia in questi ultimi ottant'anni, dal Nord al Sud, ed è un fenomeno che, se volete, prima di appartenere alla categoria della politica, appartiene alla categoria della cultura. È un fenomeno diventato oggetto di analisi persino nelle università, a cominciare da quella di Bologna.

La domanda che mi è stata posta in questi giorni è: la calamità verificatasi in Emilia-Romagna poteva essere evitata? No. Con quelle dimensioni e con quella violenza, né quella, né altre analoghe calamità possono essere evitate. Ma certamente si può e si deve intervenire per ridimensionarne e ridurre gli effetti, considerato che in Italia non esiste il rischio zero in Protezione civile.

Per poter eliminare situazioni di dimensioni devastanti come quella che abbiamo conosciuto in Emilia-Romagna servono un piano di interventi oculato, dettagliato, con una chiara strategia e un piano di manutenzione costante, che deve tenere in allerta tutti gli enti sul territorio, dalle Regioni alle Province. Speriamo peraltro di poter restituire presto le Province alla importante funzione che hanno svolto per centosessant'anni: penso al Presidente della Provincia eletto direttamente dal popolo, con i poteri che hanno sempre avuto le Province (*Applausi*). Credo che tutti, dalle Regioni, alle Province, ai Comuni, debbano garantire una manutenzione costante.

Possiamo ridurre gli effetti di calamità come quelle che abbiamo registrato l'altro giorno attraverso una seria azione di prevenzione strutturale all'interno di un piano nazionale concepito in funzione di una strategia unitaria, alla quale devono concorrere tutti, compreso il mondo della scienza e della tecnica. Credetemi, in questi primi sei mesi di attività di governo ho avuto la possibilità di interloquire con qualificati enti di ricerca e con il mondo accademico: gli armadi degli enti e delle università sono pieni di studi elaborati sulla prevenzione dei rischi sul territorio. Riuscire a far passare l'analisi compiuta dallo studio ad una priorità di chi esercita attività di governo a qualsiasi livello è il nodo e la sfida di fronte alla quale noi ci troviamo. È una sfida che abbiamo il dovere di superare e di vincere, se vogliamo evitare che la gente accusi la politica di ipocrisia quando si commuove o dice di commuoversi davanti ai corpi allineati delle vittime e davanti a decine di migliaia di persone private del diritto di restare nella intimità delle loro mura domestiche e della propria casa.

È in questa direzione che sta lavorando il Governo predisponendo progetti normativi per semplificare e accelerare le procedure, sia in sede preventiva sia nella fase postemergenziale della ricostruzione. Si tratta di provvedimenti di fatto già redatti, in questo momento all'esame dei tecnici, prima di essere sottoposti a confronto con le Regioni e gli enti locali per arrivare, il prima possibile, ad una riforma che tenga conto della scarsa capacità di progettazione e di spesa, malgrado le risorse disponibili. A chi ha chiesto al Governo di quali risorse può disporre sul territorio, la risposta è stata del seguente tenore: dimostrate prima di avere speso fino all'ultimo centesimo che vi è stato assegnato nel corso degli ultimi dieci anni, poi avrete il diritto di chiedere altre risorse al Governo nazionale. *(Applausi)*.

Occorre infatti considerare la scarsa capacità di progettazione e di spesa e - lasciatemelo dire - anche le procedure autorizzative, che, soprattutto sul fronte ambientale, costringono ad attese assolutamente disarmanti ed estenuanti. Non è possibile che per un certo ambientalismo fondamentalista - chi vi parla si considera ambientalista ordinario, normale -, per certe esasperate punte di fondamentalismo, laddove gli argini dei fiumi debbono essere realizzati con pietrisco, cemento armato, con gabbie preconfezionate, si ricorre all'uso della terra, accusando poi le nutrie, le talpe, i roditori in genere di aver reso fragile l'argine.

Il roditore che si crea la tana sull'argine di un fiume è la conseguenza, non è la causa. La causa è un argine che, per certo fondamentalismo, deve essere realizzato in terra invece che con materiale tale da poter resistere alla forza e alla violenza dell'acqua quando il fiume è in piena. *(Applausi)*.

Questi sono i temi sui quali abbiamo il dovere di lavorare e, quando parlo di prevenzione strutturale, non mi riferisco soltanto al pericolo delle alluvioni o delle frane; mi riferisco anche al pericolo sismico. Il 94 per cento del territorio è in zona a rischio frane, a rischio idrogeologico, mentre oltre il 60 per cento del territorio è a rischio terremoto. Se non operiamo con una seria prevenzione, saremo costretti a continuare a piangere i nostri morti.

Concludo, onorevoli senatori, riducendo il più possibile la mia rassegna di notizie, che peraltro sono già state rese note nelle ultime ore dal Governo e per questo mi sono permesso il lusso di condividerle con voi.

Confido che presto le proposte di modifica in sede preventiva e in sede ricostruttiva dell'Esecutivo possano incontrare un fecondo momento di confronto con quest'Assemblea e con il Parlamento: lo dobbiamo fare al di fuori di ogni gabbia ideologica e di ogni pregiudizio. Dobbiamo farlo, come ha dimostrato di voler fare il Governo nazionale durante questa difficile e triste calamità, adottando ogni possibile misura, che ha strappato anche un apprezzamento di ammirazione da parte dello stesso Presidente della Regione Emilia-Romagna.

Di fronte a eventi come quello che si è verificato, che purtroppo non sarà l'ultimo e non è neanche il primo, come Parlamento e Governo abbiamo il dovere di confrontarci con assoluta schiettezza su tutto ciò che sarà possibile fare.

La nomina di un commissario invece di un altro non può e non deve dividere o inficiare il sereno dibattito politico, che temi come questi richiedono. È un appello che mi permetto di fare da membro del Governo, oltre che

da titolare del Ministero per la Protezione civile, nella serena consapevolezza che tutti dobbiamo lavorare per consegnare ai nostri figli un territorio sano, razionalmente sicuro e dotato di tutte quelle infrastrutture che possano essere all'altezza di un Paese e di una Nazione civile come l'Italia.

Rimango ad ascoltare con grande interesse le osservazioni di ciascuno di voi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sull'informativa del Governo.

È iscritto a parlare il senatore De Poli. Ne ha facoltà.

DE POLI (*Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE*). Signor Presidente, colleghi, ringrazio il ministro per la protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci per l'informativa puntuale ed esaustiva sui drammatici fatti accaduti in Emilia-Romagna, colpita purtroppo nei giorni scorsi da un'eccezionale ondata di maltempo.

Accolgo con favore quanto detto dal Ministro oggi in Aula in merito alle attività in corso propedeutiche alla valutazione della situazione, proprio allo scopo di giungere - ci auguriamo il prima possibile - alla deliberazione dello stato di emergenza anche su questi territori.

In apertura di questo mio breve intervento, facendolo a nome di tutti, vorrei dire grazie di cuore a tutti i volontari, agli uomini e alle donne delle Forze armate, delle Forze dell'ordine, della Protezione civile, dei Vigili del fuoco, che sono intervenuti immediatamente (*Applausi*). Sono il volto più bello dell'Italia. È l'Italia che, quando arriva un momento di difficoltà, tira fuori le energie migliori, che questo Paese forse crede di non avere e che invece ha.

Presidenza del vice presidente CASTELLONE (ore 15,20)

(*Segue DE POLI*). Queste energie le ho viste negli occhi di chi, nei giorni scorsi, come abbiamo visto tutti, ha dato il cuore e l'anima per stare concretamente vicino alle popolazioni colpite e a chi ha perso tutto: a chi ha perso la propria casa, a chi ha perso un familiare. Purtroppo ricordo ed esprimo il più sincero cordoglio, mio e di tutta l'Aula, per le quindici vittime di questa tragedia.

È una tragedia che colpisce tutti noi, che colpisce tutta l'Italia. Ringrazio, per questo, il presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, che ha proclamato oggi una giornata di lutto nazionale. Ringrazio il Governo che, fin dalle prime ore di questa emergenza, ha dimostrato massima attenzione, sostegno ed impegno concreto per aiutare queste popolazioni a risollevarsi. Lo dimostrano le cifre stanziati con il decreto maltempo, approvato ieri: oltre due miliardi stanziati per gestire questa emergenza. È un intervento importante, concreto e veloce, che va sicuramente nella giusta direzione.

Non mi soffermerò, per motivi di tempo, sulle singole misure del provvedimento, che tutti conosciamo e che lei, signor Ministro, ha appena illustrato. In questa sede vorrei evidenziare un dato. Secondo «Il Sole 24 Ore», in dieci anni, a causa delle catastrofi naturali, tra le quali ricordo la

recente bomba d'acqua che ha colpito le Marche lo scorso settembre, l'Italia ha pagato, in termini di danni oltre 58 miliardi di dollari. È la verifica fatta da «Il Sole 24 Ore».

Cito questo numero per evidenziare un concetto che a me sta molto a cuore. Noi italiani siamo bravi nel gestire le emergenze, come ricordava anche lei prima. Sono i fatti a dimostrarlo, e questo a prescindere dai Governi o dai colori politici che prevalgono. Ciò che oggi dobbiamo fare è passare dalla logica dell'emergenza a quella della prevenzione, investendo su un piano strategico per la sicurezza dei nostri territori. Lei lo annunciava prima e lo ha ricordato in maniera ben precisa.

Negli ultimi decenni, a causa dei cambiamenti climatici, gli eventi meteorologici estremi sono più che quadruplicati, passando da 348 nel 2011 a 1.602 nel 2021. Il rischio di alluvione ormai interessa tutti i territori della nostra nazione. Ecco perché è importante, ed è questo un aspetto che è stato evidenziato da lei, signor Ministro, intervenire con interventi strutturali sul piano della prevenzione e della tutela del territorio.

Dal Consiglio dei ministri di ieri sono arrivati i primi interventi concreti. Superata la fase dell'emergenza per i territori dei Comuni colpiti dalle alluvioni, in Emilia Romagna, ma anche in alcune zone delle Marche e della Toscana, dove è stato richiesto il riconoscimento dello stato di emergenza, sarà essenziale pensare a investire risorse per la ricostruzione e la ripartenza. Ci sarà bisogno di una mappatura dei danni, in modo tale da individuare gli interventi maggiormente prioritari.

Per garantire la ripartenza, sarà essenziale far ricorso anche al fondo di solidarietà europeo previsto nei casi di calamità naturali. Dobbiamo fare squadra. L'Italia, quando gioca queste partite, non può dividersi: è il momento di fare. Infatti, colleghi, abbiamo visto come il presidente Bonaccini e il presidente Meloni hanno lavorato insieme in queste ore, gomito a gomito, per portare a casa un unico obiettivo.

Allora vorrei che anche in questa aula si prendesse esempio da questo dialogo, perché il confronto ed il dialogo sono sempre costruttivi e utili, al di là dei colori politici. Ci sono valori che ci appartengono, che appartengono a tutti noi o a tutti quelli che ci credono.

In questo caso, poi, vi è pure un'altra variabile, quella del tempo. Bisogna fare bene e presto. Questa è la volontà espressa dal Governo oggi, attraverso la voce del ministro Musumeci. Questa è la volontà della maggioranza e, ne sono sicuro, di tutta l'Aula. Questo è il momento di fare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Cristofaro. Ne ha facoltà.

DE CRISTOFARO (*Misto-AVS*). Signor Presidente, il ministro Musumeci ha elencato le varie misure contenute nel decreto che arriverà. Naturalmente, quando questo sarà all'esame delle Camere, ne discuteremo nel merito. Certamente analizzeremo con attenzione quello che potrà andare incontro alla popolazione e, se sarà opportuno, lo sosterrò.

Ovviamente mi unisco anch'io, a nome del mio Gruppo parlamentare, al cordoglio e ai ringraziamenti verso tutti coloro che in questi giorni drammatici stanno lottando contro il fango. È stato ricordato anche adesso: Vigili del fuoco, Protezione civile, tutti i Corpi dello Stato e con loro anche tutti quei volontari, spesso ragazze e ragazzi (a dispetto di tutti i paternalismi che abbiamo sentito in questi giorni) (*Applausi*), per i quali a mio avviso vale sempre la stessa definizione, cioè quella della «meglio gioventù» di questo Paese.

Credo però, signor Ministro, che il Parlamento non possa essere chiamato a discutere, come spesso accade da un po' di mesi a questa parte (accadde anche per Ischia alcuni mesi fa), solo dopo che il disastro si è prodotto, ma dovrebbe invece provare a ragionare sulle cause, sui nodi strutturali cercando le soluzioni che aiutino a prevenire i disastri, e naturalmente anche cercando di limitarli. Questo, però, mi pare di poter dire, manca da troppo tempo.

Fino al 1950, lo sappiamo tutti, in Italia si registrava una media di cinque eventi naturali, con danni a persone e cose, ogni anno; oggi questi eventi naturali sono diventati cento per ogni anno. Che cosa significa questo esattamente?

Rispetto ai cambiamenti climatici, che purtroppo alla Camera stamattina si era dimenticato di citare e che oggi invece al Senato ha voluto sottolineare, lei ha citato un impegno del suo Governo - francamente glielo devo dire e mi dispiace doverlo fare oggi - che purtroppo allo stato non si vede proprio. Lei ha riconosciuto giustamente che l'alluvione è l'altra faccia della siccità - ha ragione - e ha parlato della necessità della prevenzione, ma allo stato dell'iniziativa sua e del suo Governo non si vede traccia. Non mi risulta, Ministro, che sia all'ordine del giorno delle prossime sedute o che vi sia stata nei sei mesi passati, come il mio Gruppo, l'Alleanza Verdi e Sinistra, peraltro chiede da tempo, una legge sul clima, oppure una legge sul consumo di suolo. Mi risulta che ci sia stata una legge contro i *rave*, che ci sia stata l'abolizione della protezione speciale e che oggi sia all'esame delle Camere il Ponte sullo Stretto, ma non mi sembra affatto che ci sia stata la legge sul clima o quella sul consumo di suolo.

Lei ha affermato, in una recente intervista, che disastri di questo genere sono sempre inevitabili; in parte naturalmente è vero, ma quel che si poteva e si doveva evitare era esattamente che eventi del genere aumentassero di venti volte nel giro di pochi anni. Quel che si deve evitare è proprio che si moltiplichino esponenzialmente questi eventi, come inevitabilmente accadrà se non ci decideremo a considerare i cambiamenti climatici per quello che sono, cioè la prima emergenza e la principale minaccia per tutti noi e per tutto il pianeta.

Nel 1950 - lo dicevo prima - le aree territoriali di questo Paese edificate erano il 2,3 per cento e per arrivare a quei numeri c'erano voluti secoli. Oggi invece i territori edificati sono all'8,3 per cento. Evidentemente, signor Ministro, se i cambiamenti climatici sono all'origine del moltiplicarsi dei disastri naturali, come lei anche adesso riconosce, consentirà che il consumo dissennato e sempre più vorace del suolo moltiplichi gli effetti devastanti di quei fenomeni.

Credo sinceramente - mi dispiace polemizzare con lei - che additare come responsabile di questa situazione un fantomatico partito del «no», che

puntualmente, ogni volta, viene tirato in ballo in maniera propagandistica e strumentale e in maniera - questa sì - profondamente ideologica, faccia torto all'intelligenza di tutti noi. Anche perché - glielo ricordo - questo partito del «no» al Governo non c'è, non c'è oggi e sa cos'è? Non c'era nemmeno prima e invece probabilmente erano altri... *(Il microfono si disattiva automaticamente)*.

Grazie, Presidente. Probabilmente sono altri quelli che dovrebbero, per l'appunto, parlare delle proprie responsabilità.

In ogni caso, come ho detto tante volte in questi mesi - purtroppo, non è la prima alluvione di cui ci occupiamo - credo che anche in questo caso sia l'incrocio di vari fattori a rendere la situazione drammatica: per l'appunto, l'intreccio perverso tra cambiamenti climatici, consumo di suolo e anche incapacità di sciogliere i nodi che impediscono di adoperare i fondi a disposizione.

In conclusione, so bene - ho sufficiente onestà intellettuale per riconoscerlo - che la responsabilità di questa situazione non può essere attribuita soltanto a un Governo in carica da pochi mesi; è evidentemente il prodotto di guasti storici di lunga data. Tuttavia, spetta all'attuale Governo adesso scegliere quale strada percorrere e - glielo devo - dopo averla ascoltata oggi, Ministro, i segnali non mi sembrano per nulla rassicuranti.

Progettate opere inutili come il Ponte sullo Stretto - ne discutiamo proprio oggi - quando dovrete concentrarvi piuttosto su ciò che servirebbe sul serio; innanzi tutto, un piano di adattamento ai cambiamenti climatici: quello che è mancato in questi mesi e che, purtroppo, continua a mancare anche in queste ore. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Spagnolli. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI *(Aut (SVP-Patt, Cb, SCN))*. Signor Ministro, la ringrazio anche per l'accuratezza con cui ha esposto la sua relazione, che ritengo assolutamente sincera. Credo veramente che quanto ci ha detto oggi sia un segno della grande capacità del nostro Paese di reagire nei momenti di difficoltà; di questo le do atto, come do atto al Governo da aver messo in campo una serie di azioni che nell'immediato era quello che si poteva fare. Non ho alcun tipo di preclusione a dirlo, così come non ho alcuna preclusione a ribadire che le parlo al di fuori di qualsiasi gabbia ideologica; sono assolutamente convinto che certo ambientalismo sia stato decisamente di danno al Paese nel corso degli ultimi decenni. Sono altresì convinto, come lei ha ribadito in quest'Aula - non l'aveva fatto stamattina alla Camera - che la crisi climatica sia ormai un dato di fatto ordinario, e non possa più essere considerata foriera di fatti straordinari.

C'è qualche considerazione da fare. Siamo tutti d'accordo che occorre fare la prevenzione, ma quella che finora è stata fatta vedere da parte del nostro Governo - mi riferisco alla volontà di fare prevenzione - non è stata particolarmente convincente. Penso, per esempio, al decreto-legge siccità, che prevede un'invarianza di spesa per cui mi domando francamente come si possa pensare di prevenire fenomeni come quello che si è verificato in Emilia

Romagna senza metterci qualche euro. (*Applausi*). Risorse che peraltro devono essere stanziare dopo, per ricostruire; ma come lei ha detto giustamente, c'è una tendenza nel nostro Paese, ovvero a ricostruire preferibilmente piuttosto che a prevenire.

È una tendenza che non appartiene soltanto all'ente locale, come mi sembra di aver capito, ma è un fatto diffuso. Infatti, il problema vero di questo nostro Paese è che abbiamo eccellenti sacche di efficienza come anche drammatiche sacche di inefficienza; ma non è che le drammatiche sacche di inefficienza sono tutte in periferia mentre le sacche di efficienza tutte al centro. Abbiamo periferie che lavorano benissimo, ma abbiamo anche Ministeri che qualche volta fanno un po' acqua. Il problema è cercare di fare in modo di rimediare ai punti deboli che abbiamo, favorendo i punti forti per continuare a lavorare.

Lei ha richiamato, per esempio, l'attenzione di quest'Assemblea agli aiuti provenienti dall'estero, ma non ha fatto cenno al fatto che ci sono stati anche aiuti provenienti dall'interno. Ci sono le Regioni limitrofe all'Emilia-Romagna che hanno inviato ovviamente - com'è giusto che sia, intendiamoci - una serie di aiuti.

Dal mio territorio, l'Alto Adige, è partito immediatamente un convoglio con 40 vigili del fuoco professionali, 20 vigili del fuoco volontari - ricordo che ci sono territori, come il mio, che dispongono di un volontariato, organizzato sì, ma sempre volontariato - e 30 mezzi, con cui si è cercato di dare l'aiuto immediato.

Ebbene, è bello che ci sia questa solidarietà, ma questo è possibile solo se da parte dello Stato c'è la consapevolezza che essere tanti e diversi è meglio che essere pochi e accentrati. È una cosa che vorrei farle presente perché quando mi si dice «dimostrate prima di aver speso fino all'ultimo centesimo», vorrei chiedere anche a qualche Ministero se ha speso bene fino all'ultimo centesimo quello che aveva. (*Applausi*). Non per polemica, Ministro, non mi interessano le polemiche; siamo in un ambito in cui non possiamo permetterci di polemizzare.

L'ultima considerazione che vorrei fare è sul lavorare insieme. È necessario lavorare insieme e noi ci siamo, ma ci siamo anche come forze politiche diverse da quelle che governano. Non è che qui ci sono quelli dell'opposizione che vogliono andare contro chi governa e quelli che governano che salvano il Paese contro l'opposizione. Non funziona così. (*Applausi*). Noi siamo qui per aiutare, per dare una mano e anche i governi dei territori che non corrispondono all'attuale Governo del Paese sono pronti a dare una mano in maniera serena e produttiva, senza doversi confrontare continuamente con il fatto "voi siete stati meno bravi, adesso arriviamo noi che siamo più bravi". Non ci sono i meno bravi e i più bravi per la bandiera che portano; lo sono per le caratteristiche che hanno; favoriamo i più bravi e cerchiamo di far migliorare i meno bravi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lombardo. Ne ha facoltà.

LOMBARDO (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghe e colleghi, vorrei cominciare questo intervento ricordando che oggi è la giornata di lutto nazionale. Molti dei Comuni dei territori alluvionati hanno issato le loro bandiere a mezz'asta. Penso che tutti i palazzi delle istituzioni, anche questo, dovrebbero riconoscere quella di oggi come giornata di lutto nazionale. (*Applausi*). Il primo pensiero è infatti quello di solidarietà e vicinanza ai familiari delle 15 vittime che hanno perso la vita, a tutte le persone che hanno perso la casa, alle oltre 5.000 imprese agricole che hanno perso tutto e a chi ha perso anche solo un ricordo, qualcuno che in questo momento soffre.

Davanti a calamità naturali come queste non ci sono risposte di parte, ma bisogna lavorare tutti insieme al di là delle appartenenze politiche e fare presto per dare una risposta concreta e tempestiva alle richieste dei cittadini dell'Emilia-Romagna. (*Applausi*).

Spero di non urtare la sensibilità di tutte le forze politiche presenti in quest'Aula se dico che in quell'abbraccio vi è l'abbraccio tra due istituzioni, tra due forze politiche diverse, tra due storie politiche diverse. Sto parlando ovviamente dell'abbraccio tra il presidente Giorgia Meloni e il presidente dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini. In quell'abbraccio ci dovremmo ritrovare tutti (*Applausi*) come immagine di un'Italia che sa stare unita davanti alle emergenze e alle difficoltà.

Conosco bene l'Emilia-Romagna e credo sia importante non descriverla come una Regione in ginocchio perché la gente emiliana e romagnola in ginocchio ci sta solo per pregare o per liberare le strade, le case e le fabbriche dal fango. L'Emilia-Romagna si risolleverà come ha fatto anche dopo il terribile terremoto di oltre dieci anni fa.

Voglio dire subito, per sgomberare qualsiasi dubbio, che il nostro Gruppo Azione-Italia Viva-RenewEurope voterà a favore di tutti i provvedimenti di aiuto alla popolazione dell'Emilia-Romagna. (*Applausi*). Lei Ministro ha parlato di una distinzione e di una scansione temporale tra la fase dell'emergenza e la fase della ricostruzione. Io questo lo capisco, ma oltre alla scansione temporale, è importante che noi teniamo insieme dal punto di vista logico e politico il momento dell'emergenza e il momento della ricostruzione perché ora è il momento di ripartire insieme.

Ho visto e vedo che è già partita la gara anche alla ricerca delle responsabilità e dei colpevoli. Voglio dire con chiarezza e nettezza che noi abbiamo piena fiducia per esempio nel governatore dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini, che ha già dimostrato nella ricostruzione post sismica di essere capace di governare sia situazioni di emergenza sia la fase della ricostruzione.

Ho ripreso alcuni dei numeri che sono stati sottolineati da una dichiarazione congiunta che l'Emilia-Romagna ha fatto con le associazioni di categoria produttive e le organizzazioni dei lavoratori, che fanno parte e sono firmatarie di un patto per il lavoro e il clima, che descrivono un metodo di governo del territorio. In questi numeri, che probabilmente saranno da aggiornare alla luce degli eventi degli ultimi giorni, si parla dell'esondazione di 23 fiumi, di 280 frane, dell'interruzione di 400 strade, dell'evacuazione di 36.000 persone. La priorità in questo momento è quella di concentrare gli sforzi per

garantire l'incolumità delle persone a rischio e garantire le condizioni essenziali di sicurezza, ripristinando la rete stradale, per evitare l'isolamento delle nostre comunità civiche, soprattutto quelle più periferiche. Dopo però il primo soccorso, dopo l'assistenza e la messa in sicurezza, ci vuole un patto per la ricostruzione, per mobilitare tutte le risorse nazionali ed europee, per ristorare e indennizzare i cittadini e le imprese che hanno subito un danno causato dall'alluvione. Penso a tutte le imprese agricole che sono state distrutte, in tutto o in parte. Penso al blocco dei mutui, penso alla sospensione dei termini per gli adempimenti tributari, penso all'attivazione degli ammortizzatori sociali, penso alla proroga dei termini per gli interventi edilizi, non solo per le villette unifamiliari, ma anche per i condomini e per l'edilizia pubblica residenziale.

Soprattutto, signor Ministro, raccolgo le sue parole, quando ha detto, nella sacralità laica di quest'Aula, che la prevenzione viene prima, ovvero che l'interesse della prevenzione deve venire prima dell'interesse della costruzione. Ecco, sono d'accordo con lei, però la conseguenza politica di queste parole, mi consenta, non è la citazione delle talpe o dei roditori che ho sentito fare. La conseguenza politica di ciò è una cosa per cui il mio Gruppo si sgola sin dal primo intervento e si chiama ripristino di Italia sicura (*Applausi*). Si chiama fare azioni concrete per investire nella prevenzione, affinché dopo non si apra la fase della ricostruzione. Lo dico senza volontà di fare polemiche, ma perché nelle pieghe anche dei suoi interventi e della disponibilità delle forze politiche forse riusciremo a dimostrare di essere all'altezza di quello che in Emilia-Romagna i cittadini stanno facendo, insieme alle istituzioni, alla solidarietà e alla Protezione civile. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Senatore Lombardo, rispetto a quanto ha appena detto, voglio specificare che anche le bandiere del Senato oggi sono a mezz'asta, in segno di lutto nazionale.

È iscritto a parlare il senatore Occhiuto. Ne ha facoltà.

OCCHIUTO (*FI-BP-PPE*). Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro per l'informativa esauriente. L'alluvione che ha colpito l'Emilia-Romagna ha provocato vittime, ha distrutto case e creato danni enormi alle comunità locali. Ha lasciato in ginocchio le imprese e danneggiato in modo gravissimo le strade, i ponti e i campi che sono stati coinvolti. Tutti noi, con commozione, ci siamo stretti intorno alle famiglie che piangevano i loro cari e abbiamo espresso solidarietà. Signor Ministro, difficilmente riusciremo a toglierci dalla mente le impressionanti scene di devastazione a cui abbiamo assistito, così come la gratitudine e l'ammirazione per l'impegno straordinario dei soccorritori, dei Vigili del fuoco, della Protezione civile e delle Forze dell'ordine, che insieme alle centinaia di volontari hanno lavorato senza sosta per salvare vite umane e fornire assistenza a chi si trovava in situazione di pericolo.

Un tessuto economico di cui la Nazione va fiera è stato praticamente distrutto. Un pezzo di terra che è immagine della sapienza produttiva italiana nel mondo, che ha saputo coniugare liberalismo e cooperativismo, imprenditoria e solidarietà, oggi ha bisogno del nostro sostegno, del sostegno di tutti.

La ricostruzione delle case, delle strade, delle infrastrutture, la tutela dei lavoratori, delle imprese, degli studenti richiedono, prima di tutto, risorse finanziarie considerevoli. Quindi, lo stanziamento immediato di ben due miliardi di euro, deciso ieri dal Consiglio dei ministri, ha rappresentato il modo in cui lo Stato ha dimostrato concretamente, con i fatti, la sua presenza. Adesso è venuto il momento di pensare a una strategia per il futuro. Come diceva anche lei, signor Ministro, non c'è dubbio che il cambiamento climatico, con la conseguenza del riscaldamento globale, abbia influenzato le piogge sull'Emilia-Romagna. Infatti un'atmosfera più calda contiene una maggiore quantità di vapore acqueo e quindi è in grado di produrre molta più pioggia. Inoltre, con l'effetto della siccità i terreni più secchi non riescono ad assorbire le precipitazioni in modo efficace, pertanto la pioggia tende a scorrere sui terreni. Inoltre, già sapevamo che il rischio di alluvioni è più alto in Emilia-Romagna. La notevole estensione delle aree allagabili è legata alla presenza di una complessa rete di corsi d'acqua che si sviluppano su ampie aree che sono a un livello più basso. I canali sono pensili. Laddove sono stati costruiti gli argini e cedono per tutta una serie di motivi - alcuni lei li ha specificati - tutta la zona che sta intorno, essendo il livello dell'acqua più alto, si allaga. Non possiamo illuderci che la natura abbia una capacità illimitata di riparare i guasti che l'uomo infligge.

Lei, signor Ministro, ha detto che il cambiamento climatico non è un fatto straordinario, quindi giustamente qui lo ha ribadito. Il clima della Terra è sempre stato soggetto a mutamenti naturali, ma oggi, per la prima volta nella storia del Pianeta, i cambiamenti climatici stanno aumentando a velocità pazzesca, senza precedenti, a causa di azioni artificiali provocate dall'uomo. C'è sempre stato il cambiamento climatico, ma era naturale: occorre 20.000 anni per aumentare la temperatura media di 5 gradi; 55 milioni di anni fa è successo. Oggi, in meno di due secoli, abbiamo aumentato la temperatura di un grado centigrado. La spiegazione è semplice: dipende dalle innovazioni tecnologiche prodotte negli ultimi due secoli circa, a cui non sono corrisposti comportamenti umani rispettosi della conservazione delle risorse a favore delle generazioni future (la sostenibilità, nella sostanza). Se si va avanti così, senza correre ai ripari, il cambiamento climatico porterà in breve tempo a conseguenze gravissime: siccità (ne abbiamo già viste nel Nord Italia), carestie, aumento delle disuguaglianze.

Il presidente Berlusconi, proprio qualche giorno fa, in un'intervista ha affermato che i cambiamenti climatici sono in corso e che dobbiamo impegnarci per salvaguardare il mondo intorno a noi, che sarà il nostro lascito alle generazioni future. È un dovere che nulla ha a che fare con questioni ideologiche - lo ha detto anche lei, signor Ministro - o di schieramento politico. È arrivato il momento - lo diceva anche lei - per il nostro Paese di dotarsi finalmente di un piano di adattamento ai cambiamenti climatici, che non è stato fatto negli anni passati, come strumento efficace e strutturale per operare le scelte necessarie, con tutta una serie di previsioni: l'uscita dalle fonti fossili con l'abbattimento delle emissioni, il contrasto ai fenomeni di dissesto, la rinaturalizzazione dei corsi fluviali, con la creazione di casse di espansione, la riduzione del consumo del suolo, la rigenerazione urbana nelle nostre città.

Sono scelte obbligate. Un passo che Governo e maggioranza hanno già cominciato a compiere, ad esempio con il decreto-legge siccità, che prevede misure destinate ad aumentare l'efficienza e la capacità dei sistemi idrici di resistere ai cambiamenti climatici.

Ci auguriamo quindi di non essere i soli a tendere la mano verso le popolazioni coinvolte, perché questa è una delle occasioni in cui la politica deve marciare unita, il momento - come diceva lei - di stare necessariamente uniti e mostrare compattezza. Lo dobbiamo agli emiliani e all'Italia intera, perché in un momento come questo non ci devono essere divisioni, altrimenti deluderemo le aspettative delle comunità colpite. Lavoriamo tutti insieme, perché la priorità di oggi non è di destra o di sinistra: è l'Emilia-Romagna, sono gli emiliani e il futuro del nostro Paese. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Croatti. Ne ha facoltà.

CROATTI (*M5S*). Signor Presidente, signori Ministri, onorevoli senatrici e senatori, mentre ancora si spala il fango purtroppo è notizia delle ultime ore che si è aggiunta un'ulteriore vittima: siamo arrivati a quindici persone. Ricordiamo e onoriamo le persone che hanno perso la vita in questa alluvione e i cari che li piangono. In tutta questa tragedia però vediamo che c'è un grande popolo, gli italiani, che proprio in questi momenti di difficoltà si stringono fra loro, si aiutano e stanno dando il massimo supporto, mettendo anche la propria vita a rischio per salvare altre persone. C'è un forte movimento di solidarietà per aiutare ogni persona e per aiutare il prossimo.

Ho visto la mia gente affrontare questa tragedia con una grande forza e una dignità incredibile (*Applausi*), con solidarietà e grande spirito di sacrificio e mai - dico mai - con rabbia, perché non c'è tempo adesso per la rabbia e non c'è tempo neanche di sprecare un po' di energia per questo.

Impossibile descrivere la determinazione che abbiamo visto in questi giorni, il coraggio, la forza dei romagnoli che stanno affrontando tutto questo. Sono a lavoro, gomito a gomito, per ricostruire una normalità che adesso è sepolta nel fango, insieme alle loro case, alle loro aziende, ai loro raccolti, ai loro allevamenti.

Ho visto visi bagnati di sudore, ma mai di lacrime, perché il romagnolo è abituato a rimboccarsi le maniche e a non piangersi addosso. Tuttavia, Ministri, c'è anche un grande ma in questo momento: la nostra gente non si fa prendere in giro e si aspetta che il Governo faccia la sua parte. Collaboriamo e tiriamo dalla stessa parte, ma se qualcuno smette di tirare allora la rabbia traboccherà come i fiumi della Romagna. Ci sono case, strade, ponti da ricostruire. Ci sono migliaia di aziende e di lavoratori da sostenere e fino a quando questo non sarà la priorità, il MoVimento 5 Stelle supporterà i provvedimenti che verranno da questo Governo. L'importante è che siano seri e mirati, ma non permetterà che una volta spenti i riflettori il Governo si dimentichi di questi territori e di questa gente.

Una riflessione la voglio spendere, colleghi, su quelli che abbiamo visto in campo in questi giorni: ogni strada, ogni quartiere, ogni angolo colpito dall'alluvione era pieno di giovani ragazze e ragazzi, giovani e giovanissimi, con gli stivali, con i badili, che lavoravano duramente per aiutare chi in quel

momento aveva bisogno. *(Applausi)*. Un numero impressionante di giovani del nostro territorio, ma anche da tutta Italia, è corso a dare la propria energia anche chiassosa, dando un segnale bellissimo di altruismo, di solidarietà, di amicizia e di impegno dalla mattina fino a notte inoltrata. Quei giovani che - lo devo dire amaramente - qui dentro ho sentito spesso denigrare come viziati, vagabondi, fannulloni, indolenti, occupabili perché cercano un lavoro nei propri sogni, erano lì a spalare del fango causato forse da scelte politiche non compiute proprio da chi li attacca.

La politica dovrebbe avere l'ossessione per la lotta al dissesto idrogeologico, per la sicurezza dei cittadini e per la crisi climatica: tutto questo si lega proprio nelle scelte politiche e di bilancio. Ministro, il presidente Meloni in questi giorni ha parlato, riferendosi al provvedimento del Governo, di raschiare il barile. Ebbene, dal barile sono state sottratte e spese montagne di soldi per opere inutili. Abbiamo appena parlato del Ponte sullo Stretto, di aumentare le spese militari per l'armamento e questo, in un Paese che non è in grado di garantire la sicurezza dei propri cittadini, è ingiusto e sbagliato, è un insulto a chi soffre come in Emilia-Romagna in questo momento. *(Applausi)*. Quella del dissesto idrogeologico deve diventare un'ossessione per la politica a tutti i livelli, una priorità e non un tema da fondo del barile.

Un grande ringraziamento lo voglio fare a voi che state lavorando, anche a lei Ministro, che è venuto sul campo (ci siamo incontrati con i colleghi parlamentari), a tutti i sindaci, alla Regione, alla Protezione civile, alle Forze dell'ordine, ai Carabinieri, alla Croce Rossa, ai volontari e ai medici che lavorano ventiquattro ore su ventiquattro e che in queste ore stanno compiendo un grande sforzo per il territorio, ma anche a quei fantastici ragazzi e ragazze che in mezzo alla devastazione e alla distruzione sono sporchi di fango, ma lì ho visto che il nostro futuro è in buone mani. Facciamo sì che la politica sia alla loro altezza. *(Applausi)*.

Forse non ho capito bene, ma da quanto leggo si sta parlando di un decreto maltempo. Non è accettabile continuare a parlare di maltempo, non è accettabile negare l'evidenza. Qui forse non è chiara una cosa: siamo davanti a una crisi climatica che nessuno si può più permettere di negare. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto tecnico economico «Edmondo De Amicis» di Milano, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione sull'informativa del Governo (ore 15,55)

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Murelli. Ne ha facoltà.

MURELLI *(LSP-PSd'Az)*. Signora Presidente, prima di tutto vorrei ringraziare il Governo, i Ministri e i Sottosegretari, che in poco tempo hanno

trovato oltre due miliardi (ben sopra le aspettative dei famosi 30 milioni annunciati), per dare una risposta concreta ai cittadini e alle attività colpite dall'alluvione dell'Emilia-Romagna. Una risposta per tutti i settori, dall'agricoltura all'allevamento, al commercio, al turismo, alle piccole e medie imprese, alla scuola, alla sanità, ai dipendenti, ma soprattutto anche ai lavoratori autonomi. Ringrazio naturalmente le Forze dell'ordine, le Forze armate, i Vigili del fuoco, la Protezione civile, il personale sanitario, le associazioni e i volontari tutti. Non posso elencarli, ma voglio rivolgere veramente un ringraziamento a tutti. (*Applausi*).

Vorrei ringraziare i giovani che sono intervenuti in questa emergenza. Li abbiamo visti tutti, in quelle immagini che sono circolate; hanno dimostrato che le nuove generazioni non sono solo divertimento e svago, non sono dei bamboccioni (mai denominati così in quest'Aula, ma in generale su tutti i giornali), ma sono capaci di tirarsi su le maniche, come si suol dire, a differenza di altri giovani ambientalisti, che predicano bene e razzolano male e che, invece di spargersi di fango davanti al Senato, sarebbe stato meglio fossero andati ad aiutare.

Questa alluvione, come quella di Ischia e come tutte le altre avvenute negli ultimi anni (in Liguria, in Piemonte, nelle Marche, in Abruzzo, non sto ad elencarle tutte), dimostra purtroppo solo una cosa: negli ultimi cinquant'anni non è stato fatto nulla per la manutenzione degli argini e per la pulizia dei fiumi. Ne abbiamo avuto la dimostrazione in questa alluvione. Dobbiamo purtroppo dire che la città di Ravenna si è salvata grazie alle opere ingegneristiche di decine e centinaia di anni fa: il merito lo si deve alla bonifica di fine ottocento, a un fiume realizzato a fine Settecento dal cardinale Andreoni, a un progetto di Napoleone. Negli ultimi cinquant'anni non è stato fatto nulla.

Abbandoniamo il modello dell'ambientalismo, abbandoniamo la tematica secondo cui è colpa del cambiamento climatico, a discapito delle vite umane. Il mio cordoglio e la mia vicinanza vanno alle famiglie delle 15 vittime. Preferiamo invece andare a preservare la natura, l'agricoltura, gli allevamenti e soprattutto le persone, costruendo adeguati argini sui fiumi, dragando i fiumi, pulendo gli alberi, pulendo i canali, ma anche i tombini nei paesi e nelle città, e pulendo i boschi. Soprattutto, oltre alla manutenzione, dobbiamo fare una saggia programmazione dei lavori relativi alle opere infrastrutturali, in modo che preservino la sicurezza dei cittadini e delle attività, come per esempio gli invasi, le dighe e le vasche di contenimento.

Da emiliano-romagnola sono veramente orgogliosa della mia terra, della laboriosità, del pragmatismo e della voglia di ripartenza immediata che caratterizzano gli imprenditori e i cittadini emiliano-romagnoli. Il Governo deve dare risposte concrete e a breve termine, come sta facendo, ma soprattutto deve snellire le tempistiche, in modo che i fondi stanziati arrivino al più presto a destinazione e permettano ai cittadini e alle attività colpite di ripartire. Sono certa che questa terra tornerà più forte di prima. La stagione turistico-balneare è alle porte e queste attività non possono essere lasciate sole. Anzi, il messaggio che deve uscire e che deve passare nel mondo è che la Romagna c'è, è pronta per l'attività turistica e tornerà più bella di prima, cantando «Romagna mia». (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Manca. Ne ha facoltà.

MANCA (*PD-IDP*). Signor Presidente, Ministro, onorevoli senatori e senatrici, il primo pensiero lo vogliamo rivolgere alle 15 vittime. Purtroppo anche in questa occasione le istituzioni non sono state in grado di proteggerle; non è la prima volta e probabilmente - dicendoci la verità tra di noi - non sarà l'ultima. Le questioni emergenziali sono grandi tumulti, grandi fratture nel rapporto con il nostro Paese. Hanno colpito una delle Regioni più avanzate d'Italia e d'Europa.

Io credo che prima di tutto, per onorare queste persone, alle cui famiglie il Gruppo Partito Democratico vuole inviare un messaggio di solidarietà, di vicinanza e di cordoglio, dobbiamo alzare l'asticella e decidere tutti insieme qual è la sfida che abbiamo di fronte.

Per noi è naturale ricercare la leale collaborazione tra i diversi livelli di governo e desidero dirlo al Ministro, che ringrazio. Sappiamo perfettamente che di fronte ad una calamità siamo più forti e credibili se lavoriamo insieme, nell'interesse generale del nostro Paese, del nostro territorio, di questa terra. Allora lo ha fatto molto bene il presidente Bonaccini, lo sanno bene i sindaci di ogni colore politico, lo sa bene il Governo, perché io considero la postura istituzionale che l'Esecutivo ha mantenuto di fronte a questa emergenza all'altezza delle istituzioni. Mi riferisco cioè a una collaborazione che - a mio avviso - è preliminare al raggiungimento dei risultati che tutti insieme dobbiamo ottenere, perché solo salvaguardando la nostra credibilità avremo al nostro fianco le persone, le famiglie, le imprese che in questa terra sono state così pesantemente colpite. È dunque preliminare salvaguardare questa collaborazione e mantenere lontani dal teatrino della politica tentativi di ricercare colpevoli, di introdurre fiere della banalità piuttosto che soluzioni concrete da rappresentare. (*Applausi*).

Quello che è successo è un fenomeno emergenziale, ma noi dobbiamo cominciare a considerare i cambiamenti climatici come un elemento strutturale. Dobbiamo essere consapevoli che per fare questo dobbiamo togliere di mezzo discussioni enormi, che spesso hanno messo in contrapposizione sviluppo economico e sostenibilità ambientale. No, caro Ministro, lo sviluppo economico che noi possiamo riproporre in questa terra deve essere ambientalmente sostenibile. (*Applausi*).

Non possiamo negare l'evidenza o introdurre concetti senza conoscere questa terra. L'Emilia-Romagna, grazie alla laboriosità dei propri cittadini e delle sue tantissime imprese, ha saputo trasformare una delle aree più povere del Paese in una delle aree più avanzate d'Italia e d'Europa. (*Applausi*). L'Emilia-Romagna ha la propria identità nel concetto del saper fare, del fare insieme, del fare bene e del progettare il futuro. Sa essere comunità. Quella che chiediamo è una risposta all'altezza del compito che viene chiesto oggi al Governo, perché questa terra ha bisogno di risposte nuove; ha bisogno di definire un nuovo modello di sviluppo economico che sia ambientalmente sostenibile; ha cioè bisogno di uscire da un dibattito insostenibile e insopportabile che mette in contrapposizione la sostenibilità ambientale allo sviluppo economico.

Signor Ministro, dico pertanto con grande chiarezza che abbiamo bisogno di procedere urgentemente alla nomina di un commissario, perché non possiamo gestire l'emergenza senza conoscere la ricostruzione. L'emergenza è direttamente connessa alla ricostruzione; dobbiamo riprogettare i nostri sistemi di raccolta delle acque; probabilmente il bacino idrografico della nostra Regione ha bisogno di essere ripensato, perché dobbiamo garantire la messa in sicurezza alle tante famiglie e alle tante imprese. In passato, alla fine dell'Ottocento, le aree più colpite erano paludi e sono tornate ad esserlo; le aree più avanzate del sistema agricolo italiano che insistono su questa terra sanno bene che se noi non interverremo di fronte a nuovi processi di sviluppo economico nei quali la sostenibilità ambientale torni ad essere centrale, non avranno un futuro.

Allora, signor Ministro, dobbiamo procedere con rapidità e responsabilità. Dobbiamo essere consapevoli che dobbiamo avvalerci delle migliori risorse umane che sono presenti nelle università italiane e nel mondo, perché la messa in sicurezza di questo territorio è possibile. Inoltre, offrire a questo territorio un'idea di un nuovo sviluppo economico è indispensabile, è l'identità di questa terra che porta a trasformare una fragilità in opportunità, se ci lavoriamo insieme, se la rappresentiamo per quello che è, se tra di noi evitiamo di introdurre banalizzazioni scollegate con il contesto sociale ed economico di quella terra.

Ho provato tanta emozione in questi giorni nel vedere la reazione dell'Italia intera e vogliamo ringraziare l'intero Paese, che si è messo in movimento e ha incrociato le migliori radici di questa terra, che sono quella della solidarietà, del fare insieme e dell'impegnarsi concretamente a risolvere i problemi.

Ora abbiamo bisogno di procedere con urgenza e lo dobbiamo fare bene. Abbiamo bisogno di restituire una funzione alla prima collina, alla montagna, a quelle moltitudini di frane che purtroppo isolano le persone. Non lo possiamo fare nell'improvvisazione: lo dobbiamo fare con una nuova visione dello sviluppo economico e della cooperazione tra Stato, Regioni ed enti territoriali. Solo se alzeremo questa asticella, riusciremo insieme a garantire un futuro a questa terra. (*Applausi*). Questo per me è l'asse portante del ragionamento che il Partito Democratico vuole offrire al Governo.

Avremo tempo e modo di valutare il decreto che avete approvato. Cercheremo di migliorarlo perché, quando in gioco c'è l'interesse generale del Paese, il Partito Democratico vuole offrire al Governo risposte e soluzioni concrete, nel pieno rispetto delle comunità che dobbiamo conoscere: sono le comunità che hanno offerto al nostro Paese un'idea nuova dello sviluppo economico dell'Italia. Facciamo attenzione a non trasformare tutto in un teatrino della politica, in una banale contrapposizione tra i diversi livelli di Governo.

Procediamo con responsabilità e urgenza: lo meritano quelle persone ed è il modo migliore per onorare coloro che purtroppo non ce l'hanno fatta e che non siamo stati in grado di proteggere. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barcaiuolo. Ne ha facoltà.

BARCAIUOLO (*Fdi*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, l'Emilia-Romagna non è solo la terra che, con 4,5 milioni di abitanti, produce quasi il 10 per cento del PIL nazionale. Non è solo la terra di musicisti e cantanti, né è solo la terra delle eccellenze motoristiche ed enogastronomiche. Non è neppure solo la terra dei grandi distretti industriali, della ceramica, dell'imballaggio, del biomedicale, delle grandi distese di ortofrutta in larga parte irrimediabilmente danneggiate dagli eventi catastrofici di cui stiamo parlando. Non è solo la Regione che, sia pur con una costa paesaggisticamente meno attrattiva di altre, grazie alla genialità e allo spirito imprenditoriale coniugato all'ospitalità romagnola, è riuscita a costruire un centro di turismo di eccellenza a livello internazionale.

L'Emilia-Romagna è la terra che solo undici anni fa, nel maggio del 2012, è stata ferita da due grandi scosse sismiche, che forse sono state sottovalutate dai *media* nazionali rispetto alle reali conseguenze che hanno avuto.

Come diceva giustamente poc'anzi il collega del Gruppo Azione-Italia Viva, gli emiliano-romagnoli non si sono messi in ginocchio allora, non si mettono in ginocchio oggi e non lo faranno domani, perché hanno la voglia, la capacità e la caparbità di chiedere fundamentalmente una cosa: la libertà di rimbocarsi le maniche per poter ricostruire ciò che avevano. (*Applausi*).

Probabilmente, però, questo oggi non basta e c'è bisogno di un aiuto diverso, sostanzioso e sostanziale da parte del Governo.

Credo che, già a partire dalla sua visita a Faenza, signor Ministro, seguita da quella del Presidente del Consiglio, che ha lasciato il Giappone e il G7 per poter toccare con mano, gli emiliano-romagnoli abbiano capito la vicinanza, non tanto del Governo, ma dello Stato, che è una cosa diversa. (*Applausi*). Penso che questo sia stato fondamentale e la declinazione del contenuto del decreto di ieri ne è la testimonianza. Nessuno, vertici regionali compresi, si aspettava uno stanziamento di due miliardi di euro. Ripeto nessuno. (*Applausi*).

Sono convinto che, se l'obiettivo è non lasciare indietro nessuno e fare in modo che tutti coloro i quali abbiano perso qualcosa possano ritrovarlo, il Governo con il decreto di ieri sta andando nella giusta direzione.

Noi siamo fiduciosi e ovviamente continueremo nei prossimi mesi e nelle prossime settimane ad attenzionare la situazione e che, qualora ci sarà bisogno di ulteriori provvedimenti, il Governo riesca a metterli in campo.

Dopodiché, io non posso non fare un altro tipo di riflessione oggi in quest'Aula, perché me lo chiede il territorio che rappresento. La riflessione è se si poteva fare qualcosa di diverso non per evitare il disastro - come ha detto giustamente lei, signor Ministro - ma probabilmente per far sì che alcune conseguenze fossero minori.

In Italia, negli ultimi ventitré anni sono stati stanziati più di dieci miliardi di euro per il dissesto idrogeologico, declinati su più di 11.000 progetti. Ebbene, solo il 43 per cento di questi è stato portato a termine. Per i prossimi dieci anni sono già stanziati 21 miliardi di euro a favore di politiche contro il dissesto idrogeologico.

Come ha detto giustamente lei, signor Ministro, e come hanno detto altri colleghi prima di me, noi dobbiamo cercare di far sì che la prevenzione

sia più giusta e più logica, perché così evitiamo di piangere vittime. Ovviamente, il cordoglio del Gruppo Fratelli d'Italia va alle quindici vittime dell'alluvione emiliano-romagnola. Soprattutto, prevenire, paradossalmente, costa di meno.

Allora ci dobbiamo interrogare sul perché, nonostante si possano risparmiare vite, si possano risparmiare disagi, alcuni interventi non siano stati fatti. Pensare che alzare gli argini di un fiume senza pulirne gli alvei non comporti spesso dei disastri è sbagliato. Alzare un alveo di 50 centimetri, quando sotto i detriti magari superano i 70 centimetri, produce un delta negativo di 20 centimetri di portata; quindi, la capienza del fiume, nonostante gli argini più alti, ovviamente diminuisce, con i risultati che purtroppo abbiamo visto. Quando si procede con un disboscamento non ragionato, magari per fare qualche pista ciclabile *glamour e chic*, poi i problemi purtroppo vengono al pettine.

Concludo facendo una riflessione. Non è ancora il giorno e non è ancora il momento per chiederci se ci sono cause e responsabilità che possano mitigare quello che è accaduto. La nostra gente ci chiede, però, in un prossimo futuro, di indagare anche su questo: non da un punto di vista giudiziario, perché la procura di Ravenna ha sì aperto un'inchiesta, ma è affare loro. Da un punto di vista politico-amministrativo, invece, sarà nostro dovere indagare su questo evento.

Come hanno fatto altri, ad esempio il senatore Croatti e il senatore De Cristofaro, e quindi persone lontanissime da me in quest'Aula come pensiero e come visione del mondo e di vita, concludo ringraziando tutti quei volontari che si stanno tuttora sporcando le mani nel fango per aiutare sconosciuti.

Non voglio fare polemica, ma questa è la rappresentazione dell'Italia più bella, che si contrappone in maniera plastica a qualche ecobandito che, anche ieri, ha voluto schiaffeggiare in faccia i volontari, ricoprendosi di fango proprio qui, davanti alle porte di Palazzo Madama, dopo aver già infangato i nostri monumenti nazionali. (*Applausi*). Quella non è la meglio gioventù. Al netto del fatto che non capiscono che quel tipo di politica ha probabilmente prodotto, in parte, anche i danni su cui oggi piangiamo, era sicuramente il momento sbagliato per una sceneggiata di quel tipo.

Oggi mi sento di aver parlato veramente più da emiliano-romagnolo che da membro del Gruppo Fratelli d'Italia, che comunque ringrazio per avermi scelto per questo intervento in questa informativa. Oggi è il giorno di vestire tutti quanti la casacca della nazionale. Dopodiché, però, bisognerà anche capire perché alcune cose sono avvenute e, se possibile, far sì che non avvengano più in futuro. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sull'informativa del Governo.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 16,14)

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35.

Questa mattina si è conclusa la votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3-*bis*.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 4, che si intendono illustrati, su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti all'articolo 4.

Esprimo parere contrario anche sugli ordini del giorno, ad eccezione che sull'ordine del giorno G4.4, su cui esprimo parere favorevole con la seguente riformulazione dell'impegno: «al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia e, in particolare, della Sicilia, a valutare l'opportunità di promuovere la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese».

FERRANTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.1, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.2, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altre senatrici, identico all'emendamento 4.3, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.4, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.5, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.6, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.7, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altre senatrici, identico all'emendamento 4.8, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.9, presentato dalle senatrici Di Girolamo e Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.10, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.11, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.12, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, identico all'emendamento 4.13, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.14, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.15, presentato dalla senatrice Di Girolamo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.16, presentato dal senatore Irto.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.17, presentato dal senatore Irto.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.18, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.19, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altre senatrici.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.20, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.21, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.22, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.23, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altre senatrici.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.24, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 4.25, presentato dal senatore Irto e da altri senatori, fino alle parole «alla previsione di».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 4.26 e 4.27.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.28, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.29, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.30, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.31, presentato dal senatore Trevisi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.32, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.33, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.34, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.35, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.36, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.37, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.38, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.39, presentato dalla senatrice Floridia Barbara e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.40, presentato dal senatore Trevisi, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G4.1, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G4.2, presentato dal senatore Irto e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G4.3, presentato dal senatore Fina e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Senatrice Aurora Floridia, accetta la riformulazione dell'ordine del giorno G.4.4?

FLORIDIA Aurora *(Misto-AVS)*. Sì, signor Presidente, l'accetto.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G4.4 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Gli ordini del giorno G4.5 e G4.6 sono improponibili.

Passiamo all'esame dell'emendamento 4.0.1, volto ad inserire un articolo dopo l'articolo 4, che si intende illustrato e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GERMANÀ, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario.

FERRANTE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.0.1, presentato dal senatore Irto.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo studenti e docenti del Dipartimento di scienze politiche dell'Università di Macerata. *(Applausi).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 705 (ore 16,27)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

BIANCOFIORE *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Prego i colleghi che intendono lasciare l'Aula di farlo in silenzio per dare modo alla senatrice di poter intervenire.

BIANCOFIORE *(Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)*. Signor Presidente, colleghe e colleghi, Ministro, oggi in quest'Aula viviamo una giornata storica per il nostro Paese, quella di vedere finalmente tradotta in atti legislativi la realizzazione del Ponte sullo Stretto, un'opera strategica che riguarda non solo i cittadini della Sicilia o della Calabria, ma l'Italia intera, la nostra credibilità e la nostra economia nazionale, dopo decenni di chiacchiere e tentativi di sabotaggio portati avanti dal solito partito del no - è inutile che vi offendete, colleghi, è così - capace di usare ogni scusa pur di fare polemica e bloccare l'opera. Anacronistico, insostenibile, costoso, a rischio terremoti, un favore alla mafia: solo per citare alcune *boutade*.

La storia delle scuse per bloccare il Ponte sullo Stretto di Messina è vecchia almeno quanto l'idea del progetto stesso; un progetto che - per così dire - affonda i suoi piloni nel lontano 1971, quando veniva affidata la prima concessione per la realizzazione dell'opera; da lì in poi più nulla.

Ricordo a me stessa e a quest'Aula che, se oggi siamo arrivati al voto in Senato per convertire in legge il decreto-legge già passato alla Camera per il riavvio della realizzazione del Ponte sullo Stretto, è doveroso dire che tutto questo è possibile grazie al lavoro svolto, in meno di tre anni, dal 2003 al 2006, attraverso la legge obiettivo. Tutto questo ha permesso, grazie all'esperienza del ministro Lunardi, di perfezionare il progetto preliminare del Ponte, per metterlo alla base di una gara internazionale che, alla fine del 2005, ha

visto come assegnatario il consorzio Eurolink - un gruppo di imprese italiane, spagnole e giapponesi - dando il via libera alla progettazione preliminare e poi al progetto definitivo, approvato nel luglio 2011.

Nel 2012, però, dopo la caduta del quarto Governo Berlusconi, arrivano i Governi tecnici senza consenso popolare, tendenzialmente nell'alveo della sinistra e quindi sostenitori del no a tutto. La posa della prima pietra del Ponte si blocca inesorabilmente. Intere generazioni rimarranno inevitabilmente deluse, solo - è bene sottolinearlo - per uno smacco politico al centro-destra, fino ad oggi. Ci tengo a sottolineare che il Ponte sullo Stretto è il sogno non di Silvio Berlusconi, di Matteo Salvini, o di Giorgia Meloni, ma di milioni di italiani, siciliani e calabresi *in primis (Applausi)*, che non vogliono più essere considerati fanalini di coda; che perdono ancora una volta il treno dello sviluppo economico del Paese; che vogliono uscire dal cono d'ombra, dalla depressione, dalla povertà; che vogliono soprattutto rinascere, credere e sperare.

Onorevoli colleghi dell'opposizione - non tutta l'opposizione, come tiene a specificare spesso la collega Paita - c'è una ragione se solamente oggi, dopo dodici anni, riprendiamo in mano il *dossier*. Non dovete offendervi davanti alla verità storiche, perché un Governo di centrodestra, cioè un Governo dello sviluppo e del fare, nel nostro Paese mancava purtroppo da dodici anni. Colleghi delle sinistre massimaliste, abbiate almeno non dico la bontà, ma il buonsenso di riconoscere che ogniqualevolta c'è stato un Governo di centrosinistra o con la sinistra presente, per via di articolazioni interne spesso divergenti fra loro, che non sono neanche colpa vostra, siamo tornati indietro proprio sulle grandi infrastrutture. Ogniqualevolta, invece, al Governo c'è il centrodestra - *ergo* una coalizione compatta in principi, obiettivi e valori - il progetto Ponte sullo Stretto riparte e con esso le nostre politiche per l'Italia (*Applausi*). Anche ieri l'OCSE ha certificato che cresciamo più della media del G7: un grande successo italiano.

Signor Presidente, il Ponte sullo Stretto non è solo un'occasione, ma è l'occasione e - lo ripeto - tutti dovremmo farla nostra. È l'occasione per attrarre più investimenti diretti al Sud, più occupazione e più turismo. È l'occasione per fare di quest'opera, di preminente interesse nazionale, quella cerniera di collegamento per potenziare la rete infrastrutturale non solo dell'Italia, ma dell'intera Unione europea, nell'ottica di potenziare il trasporto merci e passeggeri del mercato interno. La realizzazione del Ponte diventa infatti un *asset* strategico anche per l'Unione europea, una cerniera che completa la dorsale tra Nord e Sud del continente, un anello di congiunzione di quella rete infrastrutturale scandinavo-mediterranea, che è stata già citata, il cosiddetto Corridoio VIII che va da Helsinki a La Valletta, passando per il mio Brennero e appunto per Palermo, con evidenti ricadute positive sul raggiungimento degli obiettivi in materia di rete transeuropea dei trasporti e in termini di coesione.

Quest'opera, signor Presidente, è l'occasione che riguarda tutta la nostra cara Italia e rende finalmente concreta l'idea di come il Paese possa essere unito e coeso, non soltanto nei momenti di tragedia, e dunque di sorprendente e stupenda solidarietà. A tal proposito, non posso non ricordare oggi, che è giornata di lutto nazionale, innanzitutto le vittime dell'immane tragedia dell'Emilia-Romagna, che ha colpito tutti i cittadini, a cui rinnovo tutta la mia

solidarietà e la mia vicinanza. (*Applausi*). Un grazie speciale va anche all'"orda eroica" dei volontari - la chiamo così - che sta commuovendo e inorgogliendo il Paese; un Paese quindi che - come si diceva - anche attraverso le grandi opere deve riscoprire la sua unità, soprattutto quando si parla di opportunità da offrire al Mezzogiorno, che non vanno perse e bloccate in nome di faziose ideologie o di retorici e vuoti *slogan* elettorali.

Onorevoli colleghi, signor Presidente, il Ponte sullo Stretto, prima che un'opera strategica è un'opportunità per mettere la Sicilia e il Sud del Paese sullo stesso binario dell'alta velocità che corre nel resto d'Italia. Il Ponte fungerà da grande attrattore di nuovi investimenti: dalla TAV alle autostrade, proprio quelle infrastrutture che fino ad oggi non si sono fatte ora saranno una naturale convenienza e conseguenza. Ogni anno, circa 10.000 pendolari si muovono tra Messina e Reggio Calabria e ogni anno le persone che attraversano lo Stretto sono 11 milioni, con due milioni e 300.000 automobili e 800.000 veicoli pesanti. Rendiamoci conto, quindi, che il Ponte è davvero strategico e utile per tutto il Paese, non soltanto per coloro che ci lavoreranno; non soltanto per coloro che, attraversandolo, potranno portare più rapidamente le loro merci nel resto d'Europa. Credo dunque - lo dico senza vena polemica - che sia però opportuno ristabilire e concentrarci sulla verità dei fatti. È grave che ancora oggi ci sia chi, per spaventare un po' gli italiani, per pura speculazione politica, si attacca ai costi ingenti di questa grande opera e soprattutto al rischio di infiltrazioni mafiose. Niente di più sbagliato. Questa è un'opera che tutti sanno che si ripagherà da sola. Un esempio che di sicuro non è stato citato da nessuno è il Ponte Europa, che unisce il passo del Brennero alla città di Innsbruck, e che, a distanza di oltre quarant'anni dalla costruzione, continua ad essere una gallina dalle uova d'oro per l'Austria, che incassa ormai circa 10 euro a passaggio, pedaggi autostradali a parte (ovviamente residenti esenti). Non si dà tributo alla verità se si continua a condire, per non dire inquinare, il dibattito con i no preconfezionati, con slogan recuperati da vecchi copioni elettorali; oppure con il solito e sbagliato mantra dell'infiltrazione mafiosa, come se tra Calabria e Sicilia le persone oneste fossero da considerarsi mosche bianche: è molto offensivo per i nostri concittadini.

Signor Presidente, non vogliamo di certo nascondere la testa sotto la sabbia. La mafia e la 'ndrangheta esistono, ma lo Stato è più forte. La mafia si può sconfiggere, come ha detto ieri il presidente Mattarella - se ancora si può citare in quest'Aula - e lo Stato deve dimostrare di non arretrare, di non rinunciare, anche attraverso opere strategiche come questa. È la politica che deve vigilare e deve operare tutta insieme affinché il cancro della malavita non generi metastasi per l'economia del nostro Paese. A tal proposito, il mio pensiero non può che andare anche all'anniversario della strage di Capaci di ieri, della morte del giudice Falcone, che si è immolato proprio per strappare l'Italia alla dittatura mafiosa. (*Applausi*).

Colleghe dell'opposizione, amici, signor Presidente, cosa dovremmo fare, secondo voi? Arrenderci? Fermare il Paese? Rinunciare a costruire nuove scuole, nuovi asili, nuovi palazzetti dello sport, nuovi ospedali, per paura delle infiltrazioni mafiose? Siamo tutti rappresentanti del popolo e dello Stato, dunque vi chiedo: se rinunciassimo, che esempio daremmo alle nuove

generazioni, ai giovani, a coloro che ogni mattina si alzano, lavorano onestamente e che giustamente chiedono a noi rappresentanti e alla politica servizi degni di un Paese moderno e civile? Noi siamo lo Stato e per primi lo dobbiamo rappresentare e difendere.

La verità, cari colleghi, signor Presidente, è che l'Italia, il Sud in particolare, chiede di vivere non di assistenzialismo, ma di opportunità di lavoro, di sviluppo, di modernizzazione; opportunità che lo Stato deve incentivare, tutelare e garantire. Pensiamo a quelle migliaia di aziende siciliane - si stima siano più di 400.000 - che, grazie al Ponte, finalmente potranno competere alla pari con le altre del continente e poi su scala internazionale. Quelle aziende potranno avere finalmente una vetrina capace di proiettarle nel resto del mondo.

Faccio allora un appello a tutti, a tutti quei pessimisti, alle cassandre sparse nell'orizzonte di un certo progressismo verbale: anziché lanciare strali e profezie apocalittiche, anziché additare noi di centrodestra di trionfalismo perché vogliamo il bene del Paese e per cui siamo stati scelti dagli italiani, rinunciate voi agli steccati ideologici; abbandonate voi le sterili polemiche capaci di generare solo confusione nell'opinione pubblica, e concentratevi sul futuro del nostro Paese; un futuro che rilancerà non soltanto una parte del Paese, ma complessivamente tutta l'Italia. I benefici ricadranno anche su quella parte che vota per voi.

Il Governo guidato oggi da Giorgia Meloni ha il merito, tra i vari, di aver riproposto dunque con forza e determinazione, grazie all'abnegazione del ministro Salvini, nell'agenda politica italiana il progetto di Ponte sullo Stretto. Questa volta si farà e velocemente, come il Ponte Morandi, e dovrebbe essere la stessa via preferenziale essendo opera strategica per il Paese.

Signor Presidente, dopo sessant'anni di parole, oggi il Senato della Repubblica è chiamato a dare finalmente luce verde al decreto-legge sul Ponte. Voteremo quindi convintamente sì alla conversione in legge del provvedimento, continuando a garantire a questo Governo guidato da Giorgia Meloni tutto il sostegno, l'appoggio politico e istituzionale che, proprio come questa grande opera, merita di avere. (*Applausi*).

DE CRISTOFARO (*Misto-AVS*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CRISTOFARO (*Misto-AVS*). Signor Presidente, inizio così: mi sembra che la giornata di oggi sia davvero una perfetta metafora di uno scollamento - come lo vogliamo definire - un po' surreale. La discussione che abbiamo cominciato questa mattina è - per carità - importante, ma con delle note dal mio punto di vista davvero un po' fantasiose. La discussione, che è cominciata molte ore fa e che adesso sta continuando, è poi stata interrotta dall'informativa del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, pochi minuti fa. Un brusco ritorno alla realtà: da una parte, la fantasia sul sogno faraonico del Ponte sullo Stretto, che in cinquant'anni torna ogni tanto puntualmente, peraltro sempre con lo stesso progetto diventato nel frattempo

del tutto obsoleto (evidentemente è passato molto tempo e sono passati molti decenni); e poi, dall'altra, drammaticamente il Paese reale, l'Italia del 2023; l'Italia assediata dal fango, dalle alluvioni; l'Italia delle frane, delle drammatiche situazioni che stiamo vivendo, del dissesto idrogeologico, della totale assenza - l'abbiamo detto anche pochi minuti fa - della politica o almeno di larga parte di essa e della incapacità di mettere in campo dei provvedimenti che - questi sì - sarebbero oggi di grandissima attualità e che servirebbero molto al nostro Paese (la legge sul suolo, la legge sul clima, i temi insomma che dovrebbero essere all'ordine del giorno).

C'è proprio uno scollamento gigantesco tra il mondo che c'è, l'Italia con la quale abbiamo a che fare oggi, e questa fantasia che si ripropone sempre uguale. Di solito non amo rifugiarmi nel benaltrismo - ne ho sempre contestato le caratteristiche - ma in questo caso davvero non riesco a fare a meno di chiedermi come si possa considerare oggi, nell'Italia del 2023, quella del dissesto idrogeologico, della gente che muore di fango, il Ponte sullo Stretto e la retorica su questa opera il tema attraverso il quale risolvere larga parte dei problemi del Paese, e addirittura risolvere i nodi irrisolti del modello di sviluppo del Mezzogiorno. Questa davvero mi sembra una discussione incredibile.

Peraltro, Ministro, le devo dire che pareva incredibile anche a lei fino a qualche anno fa e poi ha cambiato idea, come è legittimo; io penso che sia naturalmente sacrosanto che in politica si cambi idea e capisco anche che quando si cambia idea si tende, oltre che a cercare di convincere gli altri, anche a cercare di autoconvincersi. Lei diceva, nel settembre del 2015, di avere giganteschi dubbi sull'utilità e sui costi dell'opera e all'epoca suggeriva di organizzare dei *referendum* in Sicilia e in Calabria; l'anno dopo, nel 2016, diceva che ci sono molti ingegneri che dicono che questo progetto non sta in piedi e non si dovrebbe spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare quando poi sia in Sicilia che in Calabria i treni non ci sono o viaggiano su binario unico. Diceva delle cose sensate in quel momento, che peraltro sono quelle che anche stamattina alcuni colleghi nei loro interventi hanno cercato di evidenziare e sulle quali hanno cercato di far luce ponendo, per esempio, una domanda che effettivamente ci sottrae alla fantasia e ci riporta a parlare della realtà: perché, cioè, concentrarsi sul Ponte se - come sappiamo bene - i treni sono vecchi e lenti, le linee ferroviarie sono a binario unico e a binario non elettrificato; in Sicilia ci sono 173 località servite con 1.369 chilometri di linea ferrata, ma solo 791 di queste sono elettrificate; il doppio binario copre 223 chilometri soltanto e il binario unico 568; per andare da Trapani a Catania, che sono distanti 233 chilometri in linea d'aria, ci vogliono otto ore di treno? Ebbene, a fronte di questa realtà oggettiva, ci viene raccontato il sogno delle magnifiche sorti e progressive del Ponte, peraltro in maniera un po' strumentale citando anche una serie di progetti che però - ricordiamolo - non sono farina del sacco di questo Governo, ma sono progetti che esistono da molti anni. Mi verrebbe da dire: vediamo questi progetti dove andranno, vediamo cosa si realizzerà e a quel punto più seriamente si potrà anche aprire un altro tipo di riflessione.

Non si può sfuggire, però, dalla domanda su cosa sia stato fatto negli ultimi decenni e penso che in qualche modo bisogna provare a dare qualche risposta. Una risposta c'è sicuramente: in questi decenni è stato speso più di

un miliardo di euro, Presidente, senza che nemmeno una pietra sia stata posata. Com'è stato speso? È stato speso in progetti, in studi, in consulenze e in una quantità di operazioni che sono state fatte nel tempo, ma che evidentemente oggi ci parlano di uno spreco molto serio e ci danno anche il senso di quanto sia davvero clamorosamente rischiosa questa operazione che in qualche modo si mette in campo.

Per di più, la si mette in campo finanche richiamando un requisito d'urgenza. Ora, non voglio tirarla a lungo su questo, perché abbiamo presentato ieri una questione pregiudiziale di costituzionalità (ce lo consentirete, il Parlamento è fatto proprio per questo, è esattamente il luogo dove si presentano le pregiudiziali di costituzionalità); sembrerà strano a chi su questo ha opposto dubbi di forma, ma noi riteniamo che su un decreto-legge come questo le caratteristiche di necessità e urgenza proprio non ci siano, proprio non le vediamo.

Avremmo avuto tutt'altro atteggiamento se, invece, questa urgenza il Governo l'avesse voluta indicare, ad esempio, per quanto riguarda la necessità di mettere mano alle infrastrutture che, secondo tutti gli studi, rappresentano oggi il grande terreno di divario tra Nord e Sud. Ci metterei molto a citarle tutte; cito soltanto il rapporto Svimez del 2022, che dice testualmente che il divario tra Nord e Sud è particolarmente rilevante per la parte ferroviaria e per quella autostradale, meno per la rete stradale di rango nazionale e regionale, e che sono i fattori prestazionali delle medesime reti a penalizzare il Mezzogiorno, soprattutto in termini di accessibilità ai bacini di destinazione per la mobilità delle persone e delle merci.

Non discuterò (perché l'abbiamo fatto ieri) e non aggiungerò altre parole sulle ragioni per cui, secondo me e secondo il mio Gruppo Alleanza Verdi e Sinistra, non sussistono minimamente le ragioni della necessità e dell'urgenza. Vorrei invece porre la mia attenzione su un punto più politico: ho sentito vari colleghi parlare del Ponte come di un possibile volano di sviluppo per il Mezzogiorno d'Italia. Ve lo dico da meridionale (non da siciliano, ma comunque da meridionale): io penso davvero che anche quest'affermazione sia semplicemente un'operazione retorica e poco altro. Davvero c'è qualcuno che pensa di risolvere così la condizione drammatica nella quale versa il Mezzogiorno d'Italia, che è sparito per anni dall'agenda di Governo? Per anni abbiamo parlato, anche nelle due Camere, di questione settentrionale e addirittura il Sud è stato derubricato a problema di secondo piano. Davvero si può ritenere che un tema gigantesco come la questione meridionale possa essere oggi affrontato partendo dalla questione del Ponte? E davvero ritenete accettabile che si possa cogliere questo dato, quando lo stesso Governo che parla del Ponte è quello che ci sta proponendo in queste ore l'autonomia differenziata? Ma davvero siamo seri in questa discussione? Lo possiamo mai accettare? (*Applausi*).

Da una parte, volete realizzare l'autonomia differenziata, cioè la secessione delle Regioni più ricche d'Italia, che accentuerà in maniera drammatica la differenza territoriale, la diseguaglianza e il divario tra il Nord del Sud; dall'altra parte, pensate di accontentare il Mezzogiorno d'Italia, che attraverso l'autonomia differenziata metterete in una condizione ancora più drammatica

di quella in cui si trova in questo momento, con questa storiella del Ponte? (*Il microfono si disattiva automaticamente*).

Ho già finito il tempo? Mi lasci soltanto concludere il ragionamento, signor Presidente, con questa operazione così propagandistica come quella che si sta presentando. Speravo di essere agli inizi, ma purtroppo mi sono reso conto che il tempo è inesorabilmente trascorso; ci saranno altre occasioni. La chiudo qua e dico semplicemente che, per le ragioni che ho cercato di illustrare, esprimeremo un dissenso, che non è quello di una forza di opposizione che esprime un'opzione diversa rispetto a quella del Governo, ma è, in questo caso, il dissenso di una forza di opposizione che davvero non accetta che possa essere presentato così questo gigantesco scollamento nel nostro Paese. Esiste un Paese reale; questo Paese reale va rispettato e le fantasie francamente lasciamole da parte. (*Applausi*).

MUSOLINO (*Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSOLINO (*Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)*). Signora Presidente, colleghi senatori, onorevole relatore, signor Ministro, rappresentanti del Governo, ieri l'Assemblea ha bocciato la questione pregiudiziale sui requisiti della decretazione d'urgenza. Quel voto va rispettato, come esige ogni ordinamento democratico, tuttavia continuo a ritenere che la realizzazione di un'opera così importante avrebbe richiesto un confronto ben più ampio e articolato, con il coinvolgimento degli enti locali, dei cittadini e dei territori interessati, oltre che ovviamente del Parlamento.

Sia chiaro che questa premessa non è funzionale ad esprimere una posizione di contrarietà, ma viene svolta per invitare il Governo ad avere maggiore fiducia verso le altre forze politiche e verso gli enti locali. Potreste ricevere una sorpresa inaspettata, verificando come i cittadini (in questo caso soprattutto i siciliani e i calabresi) abbiano idee ben chiare sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Per questa ragione l'odierno dibattito non si può semplificare in una banale alternativa fra Ponte sì e Ponte no, perché c'è molto altro su cui discutere e su cui il Governo deve fornire risposte chiare e dimostrare che il suo impegno è concreto.

Ripercorrere la storia aiuta a comprendere meglio il presente. Dico questo per rammentare che Sud chiama Nord, il partito a cui appartengo, e prima ancora il suo *leader* nazionale, l'onorevole Cateno De Luca, è sempre stato favorevole alla realizzazione del Ponte: nel 2006 organizzò una manifestazione nazionale a Roma proprio a favore del Ponte e all'epoca - lo rammento a me stessa - quelli che adesso sono favorevoli erano contrari, dichiaravano che c'erano altre priorità, altre necessità, invocavano lo spauracchio delle infiltrazioni mafiose come alibi per giustificare l'immobilismo e il sottosviluppo delle infrastrutture siciliane. Pertanto a questo Governo dico che noi siamo sempre stati a favore del Ponte e pronti a rivendicare la realizzazione di infrastrutture che, al pari di quelle costruite nel resto d'Italia, servono

a superare finalmente il divario economico e sociale che separa il Sud dal resto dell'Italia e lo relega a una posizione di fanalino di coda rispetto al resto dell'Europa.

Proprio per questa ragione, proprio perché noi crediamo nella necessità della realizzazione dell'opera, il dibattito non tra Ponte sì e Ponte no, ma Ponte come: con quali risorse e in quale modo verrà realizzato. Per questo continuiamo a chiedere che i sindaci dei Comuni di Messina e di Villa San Giovanni, sulle cui sponde sorgeranno i pilastri del Ponte, facciano parte del consiglio di amministrazione della neocostituita società Stretto di Messina SpA e non accettiamo il diniego opposto del Governo durante il dibattito dalla Camera perché non ne comprendiamo le ragioni. Il coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche avrebbe aiutato il confronto con i territori interessati sulle numerose questioni che negli anni dovranno essere affrontate. Pertanto, escludere i sindaci dal consiglio di amministrazione, quindi dal governo dell'opera, equivale a mandare un messaggio di chiusura e di sfiducia ai cittadini di Messina e di Villa San Giovanni, come se si temesse una risposta negativa e soprattutto non si avesse fiducia nella loro capacità di scegliere e di comprendere. Questa chiusura non è una scelta particolarmente intelligente, se si pensa che questo dibattito va avanti da circa trent'anni.

La seconda critica, signor Ministro, riguarda le fonti di finanziamento. Oggi noi votiamo il presente decreto-legge, ma al suo interno non c'è alcuna indicazione su dove, come e quando verranno reperite le risorse per la sua realizzazione. Già questo basterebbe a non dover aggiungere altro, se non il fatto che tutto ciò rende legittime una serie di speculazioni sull'effettiva volontà di realizzare l'opera.

Inoltre, realizzare il Ponte non ci basta. Noi vogliamo la costruzione di tutte le altre opere che dovranno consentire di colmare il divario infrastrutturale del Sud e della Sicilia in particolare, realizzando quel famoso corridoio TEN-T scandinavo-mediterraneo di cui parliamo da anni come se fosse l'araba fenice, perché tutti diciamo che esiste, ma ancora nessuno ha capito dove sia e se lo faremo veramente. La realizzazione del Ponte è dunque un tassello all'interno del più grande e ambizioso quadro delle opere e delle infrastrutture che devono rendere la Sicilia la più grande piattaforma logistica del Mediterraneo. Non ci accontenteremo di nulla di meno di questo.

Signor Ministro, con il comma 7-ter dell'articolo 4 è stata introdotta una norma che ha sostanzialmente spostato sugli enti locali gli oneri e le esigenze di natura logistica, prevedendo la sottoscrizione di un piano integrato per adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera; non è stato tuttavia previsto alcun contributo di carattere finanziario per questo piano integrato, quindi i Comuni e le Regioni dovranno provvedere a riorganizzare il trasporto pubblico locale, che ovviamente richiederà un forte consolidamento, ma lo dovranno fare con le risorse in essere, quindi, nella migliore delle ipotesi, sottraendole ad altre attività e interventi.

Non solo, penso anche allo stanziamento di un milione di euro all'anno per l'attività di comunicazione da parte dei Comuni di Villa San Giovanni e

di Messina. A parte che francamente la cifra mi sembra abbastanza importante rispetto a un'attività di comunicazione che potrebbe essere gestita normalmente, la cosa che più mi colpisce - e che forse non è stata molto oggetto di attenzione da chi mi ha preceduto - è che queste risorse verranno sottratte attraverso un ricalcolo dal fondo di coesione. In sostanza, con queste ultime due norme il decreto interviene pesantemente nel condizionare e comprimere gli spazi di indirizzo di questi Comuni, la cui attività preminente diventerà quella di gestire i disagi legati alla realizzazione dell'opera e di raccontare ai cittadini come procedono i lavori dal cui indirizzo sono stati effettivamente poi esclusi.

In conclusione, signora Presidente, questo decreto non ci convince pienamente; non indica quanto costa la realizzazione dell'opera, né dove sono le risorse, per cui francamente alimenta davvero cattivi presagi e si pone soprattutto nei confronti dei cittadini e degli enti locali con una postura che mi dev'essere consentito di definire prevaricatoria.

Oggi allora, signora Presidente, come esponente del partito Sud chiama Nord voterò a favore del provvedimento per coerenza con la nostra storia e perché non consentiremo a nessuno di alimentare alibi di qualsiasi tipo contro la realizzazione delle infrastrutture in Sicilia. Ma questo voto, signor Ministro, assume la dimensione di una sfida nei confronti del Governo che, con l'approvazione del provvedimento in esame, qui e ora sottoscrive un patto solenne con tutti i siciliani.

Dal luglio del 2024, cioè dal giorno in cui verrà presentato il progetto esecutivo, vigileremo con assoluto rigore e denunceremo ogni stortura, ogni rallentamento, ogni esitazione e ogni ritardo e contrasteremo tutto quello che può profilarsi come la minaccia dell'ennesima opera incompiuta ai danni dei cittadini di Messina e di Villa San Giovanni e di tutti i territori interessati. Non permetteremo in alcun modo che alla devastazione e allo sventramento di un territorio che già presenta numerose fragilità si sommi anche il danno infrastrutturale per la mancata realizzazione dell'opera e di tutte quelle connesse e compensative del disagio.

Annuncio pertanto, signora Presidente, il mio voto favorevole, che è anche un forte invito al Governo a intervenire sulle altre problematiche di questo decreto-legge che prima ho esposto, senza trascurare nel frattempo, signor Ministro, di implementare e rafforzare i collegamenti esistenti da e per la Sicilia, a cominciare da quell'intervento governativo del quale avevo già fatto richiesta nella mia prima interrogazione proprio a lei, per contrastare l'ignominioso fenomeno del caro biglietti, che tante volte è stato denunciato in quest'Aula senza che, né il Governo nazionale, né quello regionale abbiano ritenuto di intervenire in modo concreto.

Certamente il Ponte è un'opera fondamentale per assicurare il collegamento stabile dello Stretto, ma i siciliani, signor Ministro, per tornare a casa non possono attenderne la realizzazione.

Signor Ministro, le auguro sinceramente buon lavoro; siamo qui e saremo pronti a sostenerla, se vedremo un impegno concreto e reale, che noi da questo momento assumiamo, sia con lei sia con tutti i siciliani. (*Applausi*).

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Signora Presidente, signor Ministro, colleghi, sulle infrastrutture le forze politiche tendenzialmente si dividono.

Da una parte, c'è chi non le vuole e questo diniego è quasi sempre per motivi ambientali, perché ci sono altre opere prioritarie, perché si dà adito alla criminalità organizzata di inserirsi nelle grandi infrastrutture, perché è uno spreco di risorse pubblico o perché ci sono altre emergenze. Dall'altra parte, invece, c'è chi pensa che bisogna essere a favore o magari contro, a seconda di chi governa in quel momento il Paese: tendenzialmente si è contro se non si governa, perché magari si vuole lisciare il pelo a qualche associazione del no per avere voti, comprensibilmente, e si è a favore, invece, quando si governa. C'è poi chi, come chi le parla, pensa che le infrastrutture non abbiano un colore politico e che vadano fatte per il bene del Paese. (*Applausi*).

Lo abbiamo visto, purtroppo, durante la pandemia e dico purtroppo perché sicuramente abbiamo pagato un alto prezzo in termini di vittime, perché da noi la pandemia è arrivata prima che in altri Paesi. Purtroppo però noi eravamo indietro dal punto di vista infrastrutturale e il nostro Paese è stato bloccato anche per questo.

Chi le parla viene da Torino, come sa, signor Ministro. Potrei raccontarle che quello che oggi è stato detto sul Ponte è stato anche detto sul *tunnel* di base dell'alta velocità Torino-Lione (*Applausi*), ossia che era un danno dal punto di vista ambientale; che avrebbe fornito risorse alla criminalità organizzata; che sarebbe stato un disastro; che c'erano altre priorità, come rafforzare la rete regionale rispetto all'alta velocità, e così via, salvo il fatto che gli ambientalisti, che dicevano no a quel *tunnel*, nulla dicevano sul raddoppio del *tunnel* autostradale del Frejus a qualche chilometro di distanza, come se il *tunnel* autostradale non avesse criticità, non fosse altrettanto pericoloso da un punto di vista ambientale e non favorisse la criminalità organizzata. Due pesi e due misure, proprio perché il nostro è un Paese complesso e di interessi particolari ce ne sono a iosa. Poi un giorno, signor Ministro, probabilmente dovremo anche pensare a infrastrutture che si parlino tra di loro, ad esempio ferrovie e autostrade, così almeno eviteremo una guerra anche tra infrastrutture.

Oppure vi è chi pensava, ad esempio, che la TAP fosse l'inizio della devastazione del mare della Puglia, dove non avremmo più avuto turismo e non ci sarebbe più stata una bandiera blu. Tutto questo non è avvenuto e, anzi, grazie al Governo Renzi per aver fatto la TAP e per aver realizzato quella infrastruttura. Se oggi la crisi energetica è stata attenuata, è infatti anche grazie a quella infrastruttura. (*Applausi*).

Fanno parte di questo schieramento alcuni esponenti provenienti da forze politiche della sinistra e colleghi del MoVimento 5 Stelle, che poi hanno cambiato idea quando hanno governato. Spesso, infatti, quando uno governa, poi realizza che il suo giudizio preventivo non andava bene oppure è contro a seconda di chi governa. Signor Ministro, anche lei era contro la TAV quando era all'opposizione nel 2015.

Come ho detto, però, alla collega Meloni tutti noi siamo invecchiati e, per fortuna, abbiamo cambiato idea. Per fortuna abbiamo capito che la priorità non era mandare a casa questo o quell'altro Presidente del Consiglio, ma appunto governare il Paese.

Chi le parla, come dicevo in premessa, è a favore delle infrastrutture che fanno bene al Paese. Lei ha citato alcune opere, nel suo intervento. Ora, io non mi permetto di essere così arrogante da pensare che abbiamo fatto tutto noi, durante il Governo del *leader* Matteo Renzi, ma quelle opere sono anche frutto del Piano Shock, che era stato portato avanti dal Governo Conte II e dal Governo Draghi.

Quindi, alcune delle opere che giustamente lei rivendica come quelle che farà, sono di altri Governi, di cui, in alcuni casi, avete fatto parte anche lei e la sua forza politica, con la quale devo riconoscere che abbiamo lavorato e collaborato molto bene.

A questo decreto sul Ponte noi diremo sì. Diremo sì perché non vogliamo fornire un alibi a nessuno rispetto al fatto che le opere non si fanno (*Applausi*). Voteremo sì perché questa infrastruttura è necessaria per completare quel corridoio europeo che è stato citato da alcuni colleghi. Certo che non è sufficiente. Certo che ci vuole l'alta velocità per completare la Salerno-Reggio Calabria. Certo che ci vuole l'alta velocità in Sicilia, ma le opere si tengono tutte e tre insieme: non è che si fa l'alta velocità e non si fa il Ponte. Si fa tutto e si tiene tutto. (*Applausi*).

Giustamente, qualche settimana fa i rappresentanti di RFI sono venuti nella mia Commissione e hanno presentato un piano di opere, tra cui molte di quelle che i colleghi hanno citato. Il Governo dovrà renderle esecutive. Oggi abbiamo anche una grande possibilità, quella delle risorse del PNRR, che non valgono per il Ponte sullo Stretto, giusto per intenderci, ma forniscono anche una possibilità di incrementare le infrastrutture del nostro Paese. Ecco perché, signor Ministro, non possiamo permetterci di restituire neanche un euro in Europa. Abbiamo bisogno di spenderli tutti, fino all'ultimo centesimo. (*Applausi*).

Come ha precedentemente detto la collega Musolino, il fatto che noi diciamo sì a questo decreto, non vuol dire che non vediamo le criticità. Alcune le ha citate precedentemente la collega Musolino; altre le ha riportate prima la presidente Paita quando è intervenuta sulla tipologia delle infrastrutture. Questo, però, non ci impedisce di dare la fiducia a quello che lei ha promesso, cioè che questo è l'inizio del completamento di un'opera che questo Paese aspetta da molto tempo.

Non le cito che già nel 1856 - da sabauda posso dirlo - si pensava ad un ponte, perché già i romani con le barche ne fecero uno per evitare che i cartaginesi invadessero l'Italia. Si parla da troppo tempo di questa infrastruttura e anche, ancora una volta, troppo ideologicamente, sia sul sì sia sul no. Noi siamo per il fare e come verrà fatta e come verrà realizzata lo valuteremo attentamente.

Secondo noi, il progetto del 2011 andava modificato, lei però ci dice che è un modo per accelerare finalmente la realizzazione di quell'opera. Noi

ci fidiamo e diciamo sì, ma controlleremo attentamente che questo sì (*Applausi*) che noi oggi le diamo non sia un abuso di fiducia e non sia abusato e la incalzeremo perché ci sia la realizzazione dell'opera.

Alcuni dei rilievi che la collega prima ha fatto, cioè che alcune coperture non ci siano e manchino in quest'opera alcuni pezzi di risorse importanti, immagino che verranno affrontati strada facendo. Per questo, mi permetto di esprimere il voto favorevole al decreto-legge, a nome di Azione-Italia Viva.

Signor Ministro, è un'opportunità che capita una volta ogni tanto quella di avere la possibilità di dire «oggi si inizia». Noi saremo qui a incalzare perché si inizi veramente. (*Applausi*).

RONZULLI (*FI-BP-PPE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RONZULLI (*FI-BP-PPE*). Signora Presidente, chiunque voglia riuscire in un'impresa dev'essere disposto ad avere visione e coraggio, ad osare e a non farsi condizionare da tutti i tentativi andati a vuoto a causa di chi non sa guardare più lontano della punta delle proprie scarpe.

Per immaginare il futuro bisogna essere capaci di sognare, ma la storia recente di questo Paese insegna che sono più numerosi gli uomini che hanno innalzato muri rispetto a quelli che costruiscono ponti. Ebbene, noi quel Ponte sullo Stretto di Messina lo faremo. (*Applausi*). Lo realizzeremo, perché serve al nostro Paese, perché ci avvicina all'Europa e perché questo è stato un sogno, una visione del presidente Silvio Berlusconi: un uomo capace, appunto, di immaginare il futuro.

Oggi, con la conversione in legge di questo decreto-legge poniamo idealmente la prima pietra di un'opera strategica con cui colmiamo una lacuna profonda decenni. Il presidente Silvio Berlusconi ne parlò la prima volta nel 1994 e - come capita sempre ai visionari - fu osteggiato, deriso e addirittura accusato di trame oscure. Venticinque anni dopo molti sono stati costretti, *oborto collo*, a dire sì al Ponte, ad ammettere che la Sicilia e la Calabria meritano un collegamento stabile, che il nostro Mezzogiorno è uno solo e che bisogna unire e non dividere in nome di qualche convenienza politica o economica. È a lui che vogliamo dedicare questo voto e questo successo del Paese.

Il presidente Berlusconi aveva già colto il valore strategico, se vogliamo anche geopolitico, ma sicuramente geoeconomico di un'opera che chiamava e che chiama ancora la madre di tutte le battaglie infrastrutturali, che non collega semplicemente due Regioni, la Calabria e la Sicilia, ma collega e unisce il Paese. Oggi può essere una giornata storica per i cittadini, per il Meridione e per la nostra Italia.

Diciamolo, cari colleghi, in un Paese normale, un'opera di questo tipo sarebbe già stata costruita da decenni, perché rappresenta un'opportunità straordinaria per la Nazione. Siamo ricchi di bellezze naturali, di un patrimonio culturale unico al mondo. Tuttavia, il nostro sviluppo è stato spesso limitato da un sistema di infrastrutture arretrato e inefficiente e la costruzione del

Ponte rappresenterà un importante passo avanti verso la modernizzazione delle nostre reti di trasporto e di connessione tra le Regioni.

Agevolare il trasporto di merci e persone significa assicurare un flusso più rapido ed efficiente di beni e servizi tra la Sicilia e il resto d'Italia. Questo stimolerà gli scambi commerciali, favorirà la crescita delle imprese e creerà nuove opportunità di occupazione, generando 100.000 posti di lavoro. (*Applausi*).

Non dobbiamo mai dimenticare che l'Italia si trova al centro del Mediterraneo e ha un ruolo fondamentale nei trasporti marittimi tra l'Europa e il Nord Africa. La costruzione di un'infrastruttura di questo tipo ci consentirebbe, quindi, di svolgere un ruolo ancora più attivo nella promozione degli scambi internazionali, nel turismo e nella cooperazione economica con i Paesi del bacino mediterraneo.

Chiediamoci allora chi non vuole il Ponte sullo Stretto. Solo chi tifa contro l'Italia e il suo sviluppo. Solo chi è accecato dalla furia del finto ambientalismo ideologico non può non rendersi conto dei benefici del Ponte, perché è dietro l'ideologia, dietro la retorica e dietro la maschera del *politically correct* che si nasconde l'arretratezza del Paese. (*Applausi*). E per arretratezza intendo tutti i no che sono stati dati e detti per troppi anni all'Italia, lasciandola in una condizione antistorica, perché il futuro non aspetta, il futuro non prevede dei no.

Ricordiamoci il no alla TAV, al nucleare di ultima generazione, al TAP, che invece ha salvato il nostro sistema economico-sociale durante la crisi del gas soltanto qualche mese fa; il no alle grandi opere. Attraverso i no avete condannato il futuro del nostro Paese; lo avete paralizzato in questi decenni, mettendo acqua nel motore di questa Nazione affinché rimanesse ingolfata, usando ogni scusa possibile. Ma noi non vi daremo alibi; garantiremo che il Ponte sullo Stretto di Messina sia realizzato con i massimi *standard* di sicurezza e sostenibilità ambientale, affrontando le problematiche connesse al rischio sismico e alla tutela dell'ecosistema marino, cancellando i traghetti, che sono - quelli sì - impattanti e devastanti per la flora e per la fauna. Mi chiedo e vi chiedo ancora le ragioni di chi non vuole il Ponte sullo Stretto.

Ieri in quest'Aula, durante la commemorazione dell'anniversario delle vittime della strage di Capaci, tutti qui hanno condannato duramente la mafia. Le belle parole, però, devono essere conseguenti (*Applausi*), perché di fronte alla domanda «chi non vuole il Ponte sullo Stretto» non potete far finta di non sapere che chi non vuole il Ponte è proprio la mafia, cari colleghi. (*Applausi*). È la mafia che, negando la realizzazione di un'opera strategica infrastrutturale, tiene una Regione isolata.

Faccio allora un'altra domanda: volete una Regione libera o una Regione terreno di cultura delle cosche mafiose? Volete una Regione libera di scegliere a quale futuro ambire? Volete una Sicilia virtuosa, una Regione che si affacci per la prima volta a un sistema logistico, economico, imprenditoriale, infrastrutturale e commerciale degno di questo Paese?

Noi non abbiamo paura di combattere anche quella mafia, che il Ponte non lo vuole, perché vuole tenere in scacco la Sicilia; è un progetto - è bene sottolinearlo a chiare lettere - che va realizzato senza paura e senza condizionamenti di sorta.

In questo Parlamento siedono forze politiche che, per timore, hanno deciso di non decidere. Mi riferisco, per esempio, alla corsa per l'assegnazione delle Olimpiadi di Roma, che si è deciso di arrestare perché le eventuali gare per gli appalti e l'esecuzione dei lavori potevano essere a rischio di infiltrazione da parte della criminalità organizzata: un bell'esempio di debolezza dato alle mafie.

Voi siete democratici, quelli che si occupano delle uguaglianze, di combattere le disuguaglianze e delle pari condizioni tra cittadini. Eppure, ancora una volta, saremo noi a prendere per mano il Paese e a fare rivoluzioni sociali, come realizzare il Ponte.

Perché io che abito a Milano da quindici anni posso viaggiare sul Frecciarossa ad alta velocità e questo non dev'essere permesso a un palermitano o a un messinese? (*Applausi*). Perché i siciliani devono continuare a essere italiani di serie B per le loro difficoltà negli spostamenti?

Nella scorsa legislatura abbiamo introdotto il concetto di insularità, ammettendo e certificando che i siciliani oggi non hanno gli stessi diritti; i siciliani non sono italiani come tutti gli altri. La mancanza di continuità territoriale, quindi di un collegamento stabile come quello che vogliamo realizzare, costa loro quasi 6 miliardi ed è un'ulteriore tassa occulta che alimenta ancor di più il *gap* con il resto del Paese.

Infine il Ponte è un investimento produttivo, un'infrastruttura che resta nel tempo, che crea sviluppo e lavoro; l'esatto contrario del vostro reddito di cittadinanza (*Applausi*) che in un anno ci è costato quanto realizzare il Ponte, con la differenza che il reddito di cittadinanza ha generato assistenzialismo e il Ponte genererà ricchezza.

Bene ha fatto il ministro Salvini a smontare le *fake news* sull'incompatibilità tra la realizzazione delle infrastrutture sull'isola e il Ponte. È l'esatto contrario; un'infrastruttura madre come quella imporrà investimenti per le altre infrastrutture proprio per evitare che sia un'opera nel deserto. Imboccheremo la strada verso lo sviluppo e la modernità e vinceremo una grande sfida ingegneristica, dimostrando che la conoscenza, la creatività e l'operosità italiane non sono seconde a nessuno, perché siamo la patria del genio e lo siamo fin dall'inizio della nostra storia (basti pensare agli acquedotti, alle strade o ai ponti romani, le cui tracce sopravvivono ancora oggi).

Per concludere, Forza Italia ritiene che questo decreto sia assolutamente necessario e urgente. Si è perso già fin troppo tempo e quindi abbiamo per questo apprezzato il coraggio della presidente del Consiglio Meloni che ha considerato questo intervento prioritario e la scelta del ministro Salvini di varare un decreto-legge per marcare finalmente un cambio di passo. Oggi, in quest'Aula, c'è un Governo di centrodestra legittimato dalla volontà popolare, che guarda al futuro con speranza e con prosperità di crescita e che realizzerà il Ponte sullo Stretto di Messina, che rappresenta simbolicamente un nuovo processo di riunificazione del Paese e un collegamento temporale tra il passato e il futuro.

Forza Italia voterà convintamente questo provvedimento, mantenendo un impegno con i suoi elettori che realizza l'idea del nostro presidente Berlusconi. (*Applausi*).

FLORIDIA Barbara (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORIDIA Barbara (M5S). Signor Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, Ministri, si sono dette e sentite in questi giorni tante parole, tanti *slogan*, motti ed etichette, volti secondo noi a distrarre i cittadini dal vero oggetto del provvedimento in discussione e confonderli con il solito gioco delle fazioni: Ponte sì, Ponte no; sviluppo sì, sviluppo no; Governo dei sì e Governo dei no.

Diciamo che la maggioranza si è collocata nel suo immaginario nella fazione sviluppo sì, Ponte sì (dimenticando quel "no ponte" sulla bella maglietta del Ministro di qualche anno fa, ma non importa), collocando invece la minoranza in quella fazione che è contro lo sviluppo (sviluppo no, Governi dei no), come se chi ha portato i soldi del PNRR, chi ha contribuito a stanziare le risorse di quel bell'elenco che lei, Ministro, ha sciorinato nella sua relazione e chi, come noi, ha portato quelle risorse non fosse per lo sviluppo e chi, invece, come voi, i soldi del PNRR li vuole restituire o non li riesce a spendere, fosse invece per lo sviluppo. Veramente un po' strana questa riflessione, non trovate? Inoltre, sarebbe come se chi, come voi, non essendo capace di mettere a terra opere per le quali i soldi ci sono, fosse invece capace poi di realizzare un'opera faraonica come questa del Ponte a campata unica per la quale i soldi invece non ci sono. (*Applausi*). Governo dell'assurdo; sembra un po' il teatro dell'assurdo, Ministro.

Mi permetta di fare una premessa che stavo dimenticando: lei prima ha detto che, se nel Rinascimento ci fosse stato il Movimento 5 Stelle, oggi noi non avremmo le chiuse sui Navigli; se nello stesso periodo ci fosse stata la Lega, non avremmo proprio avuto il Rinascimento. (*Applausi*).

Un'altra cosa, Ministro: lasci stare il Presidente della Repubblica, non utilizziamolo; non lo utilizzi come scudo per le sue scelte politiche. Il Presidente della Repubblica non viene messo in gioco in quest'Aula.

Mi conceda poi un consiglio non richiesto: i grandi geni del passato, come Michelangelo e Leonardo, non erano soltanto geni del fare, erano geni dell'essere. Se fossi in lei, non oserei il paragone.

Detto questo, ora invece parliamo di un vero ponte, che è quello che ci dovrebbe collegare tra l'assurdo e il reale, quindi facciamo chiarezza e diciamo di cosa stiamo parlando e di cosa non stiamo parlando. Non stiamo parlando della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, perché non avete le risorse e non avete un progetto cantierabile, quindi non stiamo parlando del Ponte.

Di cosa stiamo parlando adesso e cosa voteremo invece con la conversione del decreto-legge in esame? Voteremo la riabilitazione della società Stretto di Messina SpA, che già ci è costata 300 milioni di euro. Stiamo parlando di tranquillizzare il consorzio Eurolink, che aveva fatto causa allo Stato, chiedendo ai cittadini 700 milioni di euro. Stiamo parlando di assicurare lo stesso consorzio, affinché possa avere successivi e ulteriori guadagni. Stiamo

evitando una gara pubblica e - cosa assurda - stiamo immaginando di effettuare, forse, un ponte a campata unica straordinario, un'opera faraonica, con un progetto vecchio di dieci anni, che presentava oltre 200 criticità ancora da risolvere, aggiustandolo qua e là. E ad aggiustare e sistemare questo progetto è chiamato proprio chi dovrebbe realizzarlo: vi sembra normale? Vi sembra logico? No, non è normale e non è logico.

Tranquillizzo dunque i cittadini assolutamente, perché non parliamo del Ponte di Messina, ma stiamo parlando dell'affare Ponte, che è un'altra cosa. È un affare enorme, che vede muoversi interessi, che fa confusione e getta fumo negli occhi e che doveva essere necessariamente definito subito. Per questo serviva un decreto-legge: bisognava parlarne poco e farlo in velocità. Non ci avete permesso di discutere e forse non ne state discutendo davvero neanche voi, all'interno della maggioranza. Ce ne siamo accorti in Commissione, quando il Sottosegretario non aveva la forza di rispondere con argomentazioni alle richieste dei commissari. Il relatore sa bene che erano in difficoltà.

Quindi, onorevoli colleghi, non ne state parlando seriamente neanche voi. Avete spinto il piede sull'acceleratore, ignorando persino non ciò che dicono il Movimento 5 Stelle, il PD e le altre forze di opposizione, ma ciò che sostiene il gruppo di lavoro del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che stava ancora completando gli studi di fattibilità, effettuando gli approfondimenti e valutando le modalità di collegamento più opportune. Se in virtù della carta geologica, che erroneamente il relatore mi ha detto che era stata completata, se in virtù di approfondimenti e di sviluppi territoriali vediamo che forse il massimo utilizzo del collegamento dinamico garantirebbe un'alternativa soddisfacente, non la prendiamo in considerazione? No, bisogna assolutamente fare il Ponte. Anzi, no, scusate: bisogna parlare dell'affare Ponte. (*Applausi*). Non vi importa discutere, perché il vero tema è l'affare: un affare elettorale ed economico.

Per giustificare dunque la straordinaria necessità, si dice come al solito che ce lo chiede l'Europa. Anche questa volta l'abbiamo sentito. Questo corridoio scandinavo mediterraneo, da Helsinki a La Valletta, TEN-T, bisogna assolutamente completarlo, perché questo corridoio ce lo chiede l'Europa. Come se, in assenza del Ponte sullo Stretto, per colpa dell'Italia, il corridoio fosse incompleto, con la Sicilia tagliata fuori e il Mediterraneo lontano dall'Europa. Ricordo però, a me stessa *in primis*, ma a tutti, che questo corridoio non è una strada o una linea ferrata, che deve partire da Helsinki e arrivare a La Valletta, non è una strada unica, ma dev'essere una rete multimodale e funzionale, con collegamenti che funzionino. Oppure, signor Ministro, sta pensando a un ponte tra Agrigento e La Valletta? Forse questo mi è sfuggito.

Collegati della maggioranza, per favore, basta parlare di Ponte e prendere in giro i cittadini. Serve serietà e lo dico anche ai colleghi regionali: la serietà che impone a un Governo di considerare davvero gli scenari che si prospettano a fronte delle diverse soluzioni applicabili; la serietà di un Governo che dica subito quali servizi taglierà ai cittadini per recuperare i 15 miliardi che servono (se non saranno 16 o forse 14 miliardi). Quali servizi taglierete per recuperare queste risorse? Un Governo serio coinvolge gli enti

locali, perché *in primis* rappresentano le aree che verranno coinvolte e stravolte da questa scelta. Un Governo serio non stanziava 7 milioni per dire ai cittadini - che non coinvolge, come gli enti locali - che questo Ponte è bello e giusto. Mentre stanziava nello stesso decreto-legge 7 milioni, dice che senza risorse bisogna aggiustare la Palermo-Catania, mi raccomando. Il Ponte parte da Messina.

Detto questo, mi avvio a concludere dicendo che un Governo serio sicuramente, in luoghi così altamente a rischio per frane ed erosione, affronterebbe il discorso diversamente. Signor Ministro, effettuare movimenti di terra colossali, apertura di cave, livellamento di colline, opere di cementificazione, è esattamente ciò che non si fa o che si fa con alta cautela in quelle zone. Ultimamente abbiamo purtroppo visto i disastri che possono accadere.

Concludo. Mi sono chiesta davanti a questo assurdo, a questa stranezza, a questo affare Ponte, a questo decreto-legge del nulla, senza risorse, senza progetto: ma perché? La verità, secondo me, è una ed è molto più semplice di tutte le nostre riflessioni, ed è che l'affare Ponte è un affare politico. Occorreva un giocattolo affinché il bambino fosse distratto mentre la mamma era impegnata a fare cose serie. La mamma è stata brava: grazie a questo giocattolo, una parte della maggioranza si è acquietata e ha di che parlare. Ma per suo tramite, signora Presidente, chiedo alla Presidente del Consiglio di togliere subito questo giocattolo dalle mani del bambino perché in realtà questo potrebbe, a breve, mettere sulla strada migliaia di famiglie e distruggere due città, una delle quali è la mia Messina. E questo per cosa? Per una foto ricordo con la prima pietra? Per un progetto che non c'è e per dei soldi che non ci sono? La responsabilità di questo scempio - lo dico per suo tramite, signora Presidente - sarà della presidente Meloni: per tenere buono un alleato di Governo avrà contribuito a un danno colossale, e questo noi non lo dimenticheremo. (*Applausi*).

GERMANÀ (*LSP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, non risponderò alle provocazioni dell'opposizione perché sono troppo di basso livello, in un giorno così importante e storico (*Commenti*) per il nostro Paese. (*Applausi*). Onorevoli senatori, stiamo scrivendo la storia dell'Italia e sono orgoglioso di esserne parte. Finalmente, grazie a questo decreto-legge, torniamo allo spirito nazionale che animò i Padri del nostro Risorgimento e l'afflato internazionale dei fondatori dell'Unione europea, sorta sulle ceneri della seconda guerra mondiale e che ebbe vigore proprio dalla storica Conferenza di Messina del 1955.

Oggi decidiamo di unire cinque milioni di italiani ad altri 55 milioni di italiani e a 450 milioni di europei.

Oggi disegniamo concretamente il futuro della Sicilia, del Mezzogiorno e dell'Europa, unendo stabilmente le reti ferroviarie e stradali e creando una sola città e una sola Regione: il Sud. (*Applausi*). Se la società

Stretto di Messina non fosse stato messo in liquidazione dal PD e da quella sciagura del Governo Monti, il Ponte sarebbe già una realtà e così quella speranza interrotta nel 2011 ha condannato i siciliani a pagare di tasca propria 6,5 miliardi l'anno di costi di insularità in una Regione con il penultimo PIL *pro capite* d'Italia. L'assenza del Ponte vale due ore ferroviarie, più l'inquinamento da *bunker* navale e l'inquinamento per voli. Tutti gli italiani per andare a Roma si muovono in treno, sfruttando l'ottimo investimento di oltre 100 miliardi dell'alta velocità, tranne i sardi per ovvie ragioni e i siciliani per ragioni ideologiche. Oggi si arriva da Lamezia Terme a Roma in quattro ore, così come da Torino, Brescia, Genova, Trento, Treviso, Bari, Ancona, Potenza, ma da Catania ci vogliono dieci ore di treno. Invece con il Ponte e con i 28 miliardi - che hanno un senso, sì - investiti in Sicilia per la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale, l'80 per cento dei siciliani sarà a sei ore di treno da Roma senza rotture di carico e a bordo del mezzo di trasporto più ecologico che esista, ovviamente dopo la bicicletta.

Oggi voglio ricordare tutti quei siciliani che si sono battuti negli anni per la realizzazione del Ponte e uno per tutti è il compianto senatore messinese Nino Calarco. Nino Calarco, giornalista nato sulla strada, politico per missione, uomo di grandi idee, è stato per tutti "il direttore". Per quarantaquattro anni ha guidato la «Gazzetta del Sud», giornale dei siciliani e dei calabresi, e fu anche il presidente della storica società Stretto di Messina e lo fu dal 1987 al 2002, per ben quindici anni e mai durante il suo mandato percepì soltanto una lira di indennità come presidente della società. Una vita dedicata al giornale e alla realizzazione del collegamento tra la Sicilia e l'Europa, perché una cosa deve essere chiara: il Ponte allunga l'Europa di 300 chilometri nel Mediterraneo e dura è la battaglia contro chi, a partire dalla sinistra, ha osato dire che i ponti non servono per una distanza di tre chilometri e che i calcoli validati del progetto definitivo, realizzati dall'*élite* dell'ingegneria mondiale, non siano veritieri nonostante il parere di coloro che i ponti li progettano e li realizzano, gli ingegneri.

Oggi il ponte sospeso più lungo al mondo è quello dei Dardanelli in Turchia e - pensate un po' - è stato realizzato utilizzando il cosiddetto *Messina type*, studiato e sviluppato proprio per il Ponte sullo Stretto.

Sono state dette menzogne di ogni tipo negli anni, ma soprattutto in queste settimane, fino a ieri in Commissione, una valanga, ma la calunnia più grave è quella dell'interesse mafioso verso il Ponte e solo verso il Ponte, come se la mafia e la criminalità organizzata non provassero a infiltrarsi in ogni appalto pubblico e mi chiedo e chiedo a voi, colleghi del MoVimento 5 Stelle: noi che siamo lo Stato dobbiamo avere paura della mafia o la dobbiamo combattere? (*Applausi*). Noi la mafia la combatteremo così come abbiamo sempre fatto, anche in memoria di chi per combattere la mafia ha perso la vita come Giovanni Falcone che ieri in quest'Aula abbiamo commemorato a trentun anni dalla strage di Capaci.

La Sicilia di momenti bui ne ha passati e il Ponte è veramente l'ultima occasione per riscattare l'intero Sud da chi ci ha voluti isolare privandoci della libertà, sì la libertà: libertà di movimento, libertà di scegliere dove andare e quando andare, libertà di essere italiani, libertà di scegliere la propria destinazione indipendentemente dalla Regione di partenza, libertà di non inquinare

con voli costosissimi per tratte brevissime, libertà di lavorare in Sicilia o in Calabria o nel Sud senza dover per forza raggiungere Roma o Milano, libertà di sentirsi e di essere parte di un'unica Nazione, prendendo un treno da Caltanissetta e scendendo magari a Roma o a Napoli, libertà di pensare che i ponti servono e uniscono i popoli. Che senso avrebbe, dal punto di vista del Paese Italia, spendere 28 miliardi di infrastrutture in Sicilia per poi imbarcare un treno che viaggia a 180 chilometri l'ora su un *ferry boat* che viaggia a due chilometri l'ora? Il Ponte serve a mettere in concorrenza voli e treni abbassando le tariffe così come è avvenuto in tutto il resto d'Italia e questo soprattutto noi siciliani lo dobbiamo a tutti quei giovani che durante le festività non riescono ad abbracciare i loro genitori per i costi proibitivi dei voli. (*Applausi*).

Il Ponte sullo Stretto è il futuro e ogni scelta contro il futuro è perdente.

Ogni scelta contro il Ponte è solo ideologica, come quella inspiegabile di alcuni sindacati, che nascono per tutelare i lavoratori e l'occupazione, ma in questo caso si oppongono a un'opera che creerebbe 100.000 posti di lavoro in sette anni, oltre all'indotto. Così come ha detto la senatrice Ronzulli, lavoro vero e non lavoro nero, come quello prodotto dal reddito di cittadinanza. (*Applausi*).

Menzogne, come quella che non esiste un progetto definitivo, mentre il progetto è pubblicato dal 2012 sul sito del Ministero della transizione ecologica e tutti possono andare a vederlo, con più di 8.400 tavole ed elaborati. Di fronte a un'Italia che vuole crescere, basta con questo ambientalismo estremo, per cui - lasciatemelo dire - la vita di un orso o quella di un lupo è paragonabile a una vita umana. È falso e ridicolo imputare a un ponte lo stravolgimento di un territorio, quando le opere a terra occuperebbero un centesimo del suolo già abbondantemente devastato e cementificato da una cementificazione selvaggia e incontrollata. Menzogne, sempre le stesse, come quelle dei terremoti e dei venti. Un ponte progettato per resistere a sollecitazioni ancora più forti di quelle del terremoto che nel 1908 distrusse la città di Messina.

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 17,36)

(*Segue GERMANÀ*). Dove erano gli ambientalisti quando l'abusivismo imperava e le zone più belle venivano cementificate? Forse erano troppo occupati a studiare le rotte migratorie degli uccelli o le rotte dei delfini. Falsi e miopi ambientalisti, che hanno sempre ostacolato tutto e tutti, soprattutto gli imprenditori. Fortunatamente non esistevano quando furono costruite le piramidi. (*Applausi*). Anche la Torre Eiffel, simbolo della Francia, che provocatoriamente si potrebbe definire un parafulmine, certamente non utile come il Ponte sullo Stretto, ebbe allora i suoi oppositori, ma oggi attrae milioni di turisti.

Concludo, signor Presidente, citando un grande siciliano, Andrea Camilleri, che disse che il Ponte non serve solo perché ancora non c'è. Onorevoli senatori, vi do appuntamento sul Ponte sullo Stretto nel 2032, quando finalmente lo *slogan* «Ponte e libertà» sarà diventato una realtà, grazie all'impegno di questo Governo di centrodestra, di questa maggioranza che lo sostiene e

del suo ministro delle infrastrutture Matteo Salvini. Pertanto annuncio il voto favorevole del Gruppo Lega. (*Applausi*).

IRTO (*PD-IDP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IRTO (*PD-IDP*). Signora Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, si arriva al voto di questo decreto per il Ponte sullo Stretto con grande superficialità e senza un'adeguata concertazione, per l'ennesima volta, come è avvenuto in tantissime altre occasioni su altri importanti provvedimenti in questa legislatura, senza avere svolto alcun tipo di concertazione e di interlocuzione con gli enti territoriali e con un dibattito nelle Commissioni portato avanti senza un reale confronto e ignorando le proposte provenienti dalle opposizioni.

Eppure sulle infrastrutture e su ogni opera strategica per il Paese si dovrebbe mantenere un'attenzione massima, a maggior ragione su un'opera complessa e dai costi elevatissimi come il Ponte sullo Stretto. Si tratta di scelte fondamentali, dall'alto impatto ambientale, che incidono sulla vita stessa delle comunità che vivono quei luoghi. Si capisce dunque che non servono posizioni ideologiche o strumentali alla propria collocazione politica o da sventolare come merce di scambio. Non serve bruciare le tappe, per poi essere costretti a tornare indietro e bloccare l'*iter*, come è avvenuto troppe volte nel recente passato, e non servono soprattutto gli *spot*, funzionali solo a una perenne campagna elettorale da parte del Governo.

Proprio in questa fase il Governo, soltanto per pagare una cambiale elettorale all'alleato leghista, si è fatto trascinare nel progetto dell'autonomia differenziata, che va proprio in una direzione contraria rispetto a qualsiasi forma di ragionevolezza. Un'autonomia che spazzerebbe via ogni idea di solidarietà, di coesione e di giustizia sociale nel Paese. Si tratta di un quadro d'insieme indispensabile per comprendere come la nostra posizione sul decreto, quella del Partito Democratico, non abbia nulla di strumentale, ma riguardi il metodo con cui il Governo Meloni sta proponendo il contenuto del provvedimento stesso o forse - sarebbe meglio dire - l'assenza di contenuto, perché idee e metodo non convincono sulla proposta generale, sullo stato complessivo delle infrastrutture di Calabria e Sicilia, sulla fattibilità stessa dell'opera e sulle coperture finanziarie. L'idea della costruzione del Ponte, senza che sia stato realizzato nulla di concreto, è già costata quasi 900 milioni di euro di consulenze, progetti e indennità. Nel frattempo nulla è stato fatto per migliorare le infrastrutture regionali che versano in condizioni pietose.

La mancata previsione del dibattito pubblico sulla realizzazione di quest'opera non è solo una totale forma di disprezzo del buon senso e di ragioni di opportunità, ma è anche una forma di mancato rispetto delle leggi che prevedono espressamente un dibattito pubblico per opere il cui costo è superiore a 500 milioni di euro. Sostanzialmente è un modo di procedere che rappresenta l'essenza di questo Governo, allergico a ogni forma di confronto e di concertazione. L'Esecutivo, con un atteggiamento inaccettabile, non ha tenuto in considerazione alcuna i rilievi mossi anche durante le recenti audizioni

nelle Commissioni competenti (peraltro alla Camera dei deputati, perché in Senato non abbiamo avuto la possibilità di svolgerle), in ordine alla circostanza che l'attuale progetto che proponete di attraversamento stabile sullo Stretto è del tutto insostenibile non solo sotto il profilo tecnico-ambientale, ma anche sotto quello economico-finanziario.

Proprio dal punto di vista finanziario l'opera è del tutto irrealizzabile, considerato che il decreto-legge rimanda al futuro il reperimento delle risorse necessarie. Insomma, sembra una strategia del Governo per arrivare ad annunci di opere che non saranno mai fatte. Signor Ministro, gli annunci però costano e per quelli la copertura finanziaria l'avete trovata: per il piano di comunicazione sono stati subito individuati sette milioni. (*Applausi*). Per il piano di comunicazione avete trovato le risorse già impegnate, dimenticando in maniera ipocrita che proprio l'insostenibilità della spesa per la costruzione del Ponte sullo Stretto ne bloccò l'ultima volta l'iter autorizzativo.

Strettamente legata all'insostenibilità finanziaria dell'opera per assenza di risorse specifiche è la difficoltà derivante dalla mancanza di collegamenti ferroviari adeguati in Calabria e Sicilia. A proposito di questo, signor Ministro, vorrei leggere alcune dichiarazioni legate proprio al tema della mancanza di collegamenti: tantissimi i dubbi sull'utilità e i costi del Ponte sullo Stretto; ci sono parecchi ingegneri che dicono che il Ponte non sta in piedi; non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare quando in Sicilia e in Calabria i treni non ci sono e vanno a binario unico; prima però c'è da sistemare il resto della rete infrastrutturale: ferrovie, porti, aeroporti e strade che adesso sono in condizioni disumane; se dovessi - questa è bellissima - pensare alle grandi infrastrutture, prima penserei a sistemare le infrastrutture regolari, come strade e ferrovie. Sapete chi diceva queste cose che ho appena letto solo qualche anno fa, poco tempo fa? Era proprio lei a dirlo, ministro Salvini. (*Applausi*). Oggi il Ministro, nella replica, ha fatto riferimento a un nuovo Rinascimento, a Leonardo, a Michelangelo; tuttavia, piuttosto che Rinascimento, ci sembra giravoltismo. Invitiamo quindi il ministro Salvini ad avere anche un po' coerenza rispetto alle sue affermazioni e alle cose che ha fatto, perché stiamo assistendo ad un autentico atto arbitrario e arrogante da parte del Governo che vuole imporre un progetto con tante ombre, senza coperture finanziarie, attraverso una concessione confusa assegnata senza stabilire un quadro finanziario e tariffario certo. Non è stato previsto alcun tipo di controllo parlamentare sugli investimenti, sulla sicurezza, sulle manutenzioni. Si rileva un'incertezza sulla spesa che rasenta il ridicolo e che diventa da fantascienza se si pensa che al momento i fondi per finanziare l'opera sono tutti da reperire e che il Governo parrebbe intenzionato a prelevarli dai fondi di coesione e sviluppo regionali, cioè dalle aree maggiormente in difficoltà, che avrebbero bisogno di essere aiutate anche con ingenti risorse sulla sanità e sul *welfare*, per fare l'esatto contrario di quello che i cittadini e i territori chiedono, cioè interventi che uniscano il Paese e che mettano tutti i cittadini nella condizione di avere gli stessi diritti.

Per noi la strada è chiara: serve sviluppare una visione integrata del sistema dei trasporti nel Sud e nel Paese per dare ai territori una concreta speranza di sviluppo, ma con progetti realizzabili, non con progetti irrealizzabili.

Non a caso abbiamo provato inutilmente a chiedere al Governo di integrare questo stesso decreto, impegnandolo a pensare e a scrivere in maniera chiara sull'alta velocità in Sicilia per collegare Palermo, Catania e Messina secondo gli *standard* nazionali oppure sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, garantendone la realizzazione in tempi certi. Avete però detto no.

Abbiamo chiesto maggiori collegamenti ferroviari, programmazione e pianificazione, sana gestione dei territori e cura: avete detto no.

Abbiamo proposto di coinvolgere i sindaci e le amministrazioni comunali del territorio interessato e avete detto no.

Abbiamo chiesto di capire meglio, signor Ministro, se è vero che ci sono dei limiti di attraversabilità dello Stretto da parte di alcune navi (*Applausi*) e lei, nella sua relazione di illustrazione del provvedimento, ha qui dato certezza che sotto il Ponte passeranno tutti i tipi di navi. Peccato che il relatore del provvedimento, che è del suo stesso partito, ieri in Commissione ci ha spiegato che esistono già navi che, se si realizzasse quel Ponte, non riuscirebbero a passare sotto. Che cosa vuol dire? Vuol dire che non c'è stata la capacità di confronto, non c'è stata la possibilità di poter interloquire e approfondire.

Insomma quella del Ponte, così come proposto dal decreto, è una potentissima arma di distrazione di massa, brandita ogni qualvolta va distolta l'attenzione mediatica da altro. Ma l'arma di distrazione di massa può servire anche ad altro, ad esempio, a coprire interventi che rischiano di sconquassare ulteriormente il Paese e di cui il Governo deve assumersi la responsabilità politica, perché non è un caso che il decreto Ponte sia nato quasi contemporaneamente all'ultima bozza dagli effetti devastanti sull'autonomia differenziata.

Il nostro no, il no del Partito Democratico è un no a questo decreto per come è strutturato, per l'assenza di coperture finanziarie e di un dibattito pubblico sui territori, perché nei fatti è solo uno *spot* (*Applausi*), una ferma opposizione che noi continueremo e proseguiamo nel Paese, dovuta alla mancanza di strategia del Governo sul tema complessivo dello sviluppo intermodale della rete dei trasporti.

Senza tutto questo il decreto Ponte non serve e non è utile per la comunità, ma esclusivamente per la società che andate a finanziare.

Alla vostra propaganda e alla vostra arroganza noi votiamo no. (*Applausi*).

BUCALO (*FdI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUCALO (*FdI*). Signora Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, quella di oggi è certo una giornata storica. Solo un anno fa, era il mese di agosto, e dagli scranni di Montecitorio io stessa chiedevo chiarezza e rispetto per i siciliani... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Mi scusi, senatrice, la interrompo soltanto per agevolare l'ascolto.

Colleghi del Partito Democratico, non riusciamo ad ascoltare la senatrice.

BUCALO (*Fdi*). La ringrazio, signora Presidente.

Chiedo chiarezza e rispetto per i siciliani e i calabresi, ribadendo con forza l'importanza strategica di un'opera come il Ponte sullo Stretto di Messina.

Oggi non posso nascondere tutta la mia emozione e la grande soddisfazione per il lavoro svolto in questi mesi.

Il decreto che oggi andiamo a convertire in legge dello Stato prevede disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria ed è il simbolo dell'attenzione di questo Governo verso il Meridione, un'attenzione vera, concreta, che si traduce nei fatti.

Tali fatti sono frutto di un lavoro operoso, realizzato in tempi rapidi, con l'unico obiettivo di portare grandi benefici, non solo all'Italia, ma all'intera Unione europea, con un impatto significativo sotto il profilo della politica di coesione europea, nell'ottica di creazione di un'unica area di trasporto europea, con la rimozione dei colli di bottiglia del traffico e lo sviluppo di infrastrutture in grado di aumentare l'efficienza del sistema di trasporto e migliorare, finalmente, i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

Anche per l'Unione europea questa grande infrastruttura è la realizzazione di un assetto strategico che completa la dorsale Nord-Sud del continente, contribuendo a quelli che sono gli obiettivi dell'Unione europea, cioè una rete transeuropea dei trasporti, e in termini di coesione. (*Applausi*).

Il decreto prevede che il progetto definitivo del ponte a campata unica approvato nel 2011 (lo ribadisco, per chi non vuole capire: approvato nel 2011) sia adeguato alle nuove tecnologie e regole di progettazione e alle nuove normative in tema di vincoli ambientali e paesaggistici. (*Applausi*). Sono le stesse norme, cari colleghi dell'opposizione, che hanno utilizzato Paesi come la Svezia e la Danimarca per costruire opere strutturali simili al Ponte sullo Stretto.

Inoltre, il decreto in questione rimuove anche gli ostacoli di ordine burocratico ed amministrativo che, fino a oggi, hanno costituito un freno importante alla realizzazione dell'opera. Esso ridefinisce la compagine societaria dello Stretto di Messina, prevedendo che la quota di maggioranza, il 51 per cento, spetti al MEF, riservando così allo Stato un ruolo centrale di garanzia e tutela, senza però dimenticare la partecipazione importantissima della Regione Sicilia e della Regione Calabria. Un ruolo di garanzia che si esplicita anche nel prevedere il monitoraggio continuo dell'opera, per evitare infiltrazioni mafiose, affidandolo a un comitato di coordinamento che sarà istituito presso il Ministero dell'interno.

A chi ancora oggi esprime dubbi, perplessità ed opposizioni, voglio ricordare che, a livello giuridico, ci troviamo di fronte ad un'opera assolutamente compatibile con la normativa comunitaria, che ci permetterà di ridurre le modalità di trasporto più inquinanti, come la riduzione del trasporto su gomma in favore del trasporto su rotaie, come richiesto dall'Unione europea.

Inoltre ci permetterà di tagliare oltre 100.000 tonnellate di emissioni di anidride carbonica annue. *(Applausi)*.

Ditelo, cari colleghi, che non vi sono problematiche dal punto di vista tecnico, come è stato più volte chiarito dagli esperti. Ricordo a tutti che gli studi fatti in tutti questi anni da scienziati e tecnici sono stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Una delle più grandi società di ingegneria al mondo, la Parsons Corporation, ha dichiarato che non c'era mai stata un'infrastruttura studiata con tanta accuratezza. Infatti, dico oggi con orgoglio che in campo internazionale si parla del modello di Messina, un'opera di alta ingegneria che porterà prestigio e vanto al nostro Paese, al suo saper fare e alle sue competenze ingegneristiche. *(Applausi)*.

Infine, io ancora non riesco a capire come si possa pensare che un ponte sospeso, che non tocca la superficie del mare, possa interferire con la fauna marina. Ho sentito anche di problemi sull'altezza del Ponte. Ebbene, anche quello è un falso problema. Il Ponte avrà un corridoio centrale di 600 metri; al centro arriva ad oltre 72 metri di franco libero navigabile. Ciò significa, colleghi, che è in regola con le norme internazionali della navigazione.

Allora, signor Presidente, rappresentanti del Governo, la verità è che non esiste al mondo un'altra isola con quasi cinque milioni di abitanti, distante dalla terraferma meno di due miglia, che non sia collegata stabilmente con la terraferma. Questa marginalizzazione, subita da anni, è la vera e principale causa del progressivo degrado della situazione economica, sociale e culturale di milioni di siciliani e calabresi.

La costruzione di questa grande opera infrastrutturale sarà anche uno strumento per irradiare crescita economica, sociale e culturale in questi territori, ma soprattutto la sua realizzazione darà finalmente alla Sicilia, alla Calabria e al Meridione tutto una funzione strategica che non ha mai avuto dall'Unità d'Italia in poi *(Applausi)*: quella di diventare base logistica dell'Europa nel Mediterraneo. Altro che cattedrale nel deserto, il deserto rischiamo di farlo senza il Ponte.

Grazie al Ponte si potrà finalmente parlare anche di alta velocità, si potrà finalmente dare il via a quel modello di portualità diffusa che è in grado di frenare la perdita di competitività dei nostri porti italiani, perché l'unico modello economico possibile per un Paese come il nostro, privo di materie prime, non può che basare il suo futuro su una manifattura sostenuta dalla logistica, ampliando gli spazi verso il Meridione e anche soprattutto guardando al mercato africano, che rappresenta il futuro. *(Applausi)*.

Questa è una strategia a medio e lungo termine che non può prescindere dal Ponte e proprio dal Ponte deve partire, cari colleghi, anche per dare un segnale al mondo della volontà di questa grande Nazione, che troppo a lungo è stata considerata il malato d'Europa. *(Applausi)*.

Infine, mi permetta di dire che questo Governo non ha bisogno di lezioni da parte del MoVimento 5 Stelle sullo sperpero dei soldi dei cittadini. I colleghi hanno certo poca memoria *(Commenti)*. Noi no, non dimentichiamo i milioni sprecati per l'acquisto dei banchi... *(Applausi. Commenti)*. Eh sì, mia cara.

PRESIDENTE. Si rivolga alla Presidenza. Colleghi, lasciamo terminare la senatrice Bucalo, alla quale ho già concesso un minuto in più. *(Commenti)*.

BUCALO *(Fdi)*. Purtroppo la verità fa male, brucia. Questa è la serietà consigliata dalla collega Florida? Dico anche, cara senatrice, che noi non abbiamo bisogno di giocattoli. Di contro, lei sta giocando con la vita di milioni di siciliani e calabresi. *(Applausi)*.

Capisco poi la rabbia dei colleghi del PD, suscitata dal nostro operato, fatto di interventi concreti che rappresentano per voi la chiara dimostrazione che in questi anni non avete fatto altro se non una politica fallimentare, basata sui no. *(Applausi)*.

Comprendo che possa essere dura da digerire che, dopo anni di chiacchiere, questo Governo in poco tempo sia riuscito a portare in Aula un provvedimento che segna in maniera tangibile il passo della costruzione dell'opera. Questo è un dato di fatto. È il modo di operare di questo Governo, cari colleghi. *(Commenti)*. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatrice, siamo già oltre il tempo a sua disposizione, ragion per cui le chiedo di concludere.

BUCALO *(Fdi)*. Concludo, Presidente.

PRESIDENTE. Concluda, sempre che i suoi colleghi le consentano di farlo.

BUCALO *(Fdi)*. Sono stata interrotta diverse volte, Presidente.

Già oltre un secolo fa, due grandi meridionalisti come Giustino Fortunato e Francesco De Sanctis affermavano che non c'è sviluppo senza coesione, non c'è coesione senza mobilità, non c'è mobilità senza infrastruttura.

Per questi motivi, dichiaro il voto favorevole di Fratelli d'Italia. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*. *(Applausi)*.

Discussione del disegno di legge:

(714) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali *(Approvato dalla Camera dei deputati)* **(ore 18,03)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 714, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di intervenire il presidente della 6ª Commissione permanente, senatore Garavaglia, per riferire sui lavori della Commissione.

GARAVAGLIA (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, purtroppo, le Commissioni riunite non sono riuscite a completare i lavori, ragion per cui il provvedimento approda in Aula senza relatore.

PATUANELLI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PATUANELLI (*M5S*). Signor Presidente, siccome c'è stata un'interlocuzione informale tra tutti i Gruppi e non solo - anche con il Governo - e si era proposto di concludere i lavori dopo il voto sul decreto-legge cosiddetto Ponte sullo Stretto e di ricominciare domani con la discussione generale dell'altro provvedimento all'ordine del giorno, credo che dobbiamo procedere in questo modo. Quindi, chiedo di interrompere la seduta e di ricominciare domani mattina con la discussione generale del decreto-legge bollette.

PRESIDENTE. Ho seguito l'interlocuzione informale; c'è una richiesta della Presidenza di iniziare almeno la discussione generale. Chiedo ai Gruppi qual è la proposta unanime, nel senso di sapere se c'è l'accordo di tutti i Gruppi su questo.

Si interviene tramite i Capigruppo in modo tale che possiamo serenamente e in accordo decidere come proseguire.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, ascoltando i colleghi della maggioranza, penso che l'intenzione sia quanto meno quella di iniziare la discussione generale, senza terminarla nella seduta di oggi, proseguendo eventualmente nella mattinata di domani per poi procedere alla votazione degli emendamenti o votare la fiducia sul provvedimento, se il Governo deciderà in tal senso. Questa potrebbe essere una via di mediazione rispetto alle richieste non concordi su come procedere con i lavori in questo momento.

PRESIDENTE. Ho compreso. Quindi adesso dobbiamo necessariamente avere un'interlocuzione.

MALAN (*FdI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FdI*). Signor Presidente, mi associo alla richiesta del presidente Romeo. C'è stato un malinteso nell'ambito dei contatti informali avuti;

effettivamente questa sera la seduta era prevista fino alle 20. Sarebbe opportuno iniziare la discussione generale, facendo domani ciò che non è possibile fare questa sera.

BOCCIA (*PD-IDP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOCCIA (*PD-IDP*). Signor Presidente, mi rivolgo ai colleghi Malan e Romeo. Siccome la proposta è arrivata dal Governo e i Gruppi di opposizione - lo ribadisco - hanno trovato una sintesi andando incontro alla maggioranza, se quando si fa un accordo, poi viene sistematicamente risolto durante l'ora successiva, non solo non è corretto, ma dico al ministro Ciriani, con il quale dobbiamo lavorare ogni settimana, se questa cosa non regge, non regge mai. Lo dico perché i Gruppi ovviamente erano pronti; abbiamo raggiunto un'intesa per terminare domani entro le ore 14, per poi essere pronti per il *question time*. Stiamo parlando di una discussione generale che dura meno di un'ora e mezza, quindi di fatto terminerebbe questa sera. Penso di interpretare la valutazione di tutti affermando che i Gruppi di opposizione erano pronti a fare la discussione generale domani mattina. Se ci fosse stato detto due ore fa che avremmo fatto la discussione generale questa sera, probabilmente avremmo trovato un accordo.

Mi dispiace, ma non è corretto, presidente Malan, e se c'è stata un'incomprensione, ve ne assumete la responsabilità. Tutto qui, è veramente una questione organizzativa, non c'è nulla di politico. Se apriamo il tema politico, dovremmo infatti ricordare all'Aula perché la Commissione finanze non è riuscita a votare il mandato al relatore. Di questo però discuteremo domani durante la discussione generale.

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, io non credo che sia una questione politica, ma soltanto una questione meramente organizzativa.

Penso anche che domani, durante la discussione generale, per esempio, le Commissioni agricoltura e ambiente possano votare il decreto siccità. Il tempo della discussione generale in Aula, serve anche per concludere i lavori in Commissione, visto che le sedute di stasera sono state sconvocate. Immagino quindi che il Governo abbia bisogno ancora di qualche ora per esprimere tutti i pareri, essendo stata confermata la seduta delle Commissioni riunite domani mattina alle 9,30. Immagino che durante la discussione generale domani mattina si dia il tempo per completare i lavori in Commissioni 8ª e 9ª.

Credo sia più opportuno rinviare a domani anche per quello che ho detto in merito ai lavori delle Commissioni sul decreto siccità.

RONZULLI (*FI-BP-PPE*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RONZULLI (*FI-BP-PPE*). Signor Presidente, intervengo solo per mettere agli atti che anche il nostro Gruppo si associa. La nostra volontà è di andare avanti con la discussione generale, almeno fino alle ore 19,30.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, lo stato dell'arte è il seguente. Il presidente Patuanelli per primo ha proposto di terminare con questo voto e di iniziare domani mattina l'esame del provvedimento. Quindi questa è la prima proposta e, se non c'è l'accordo di tutti, devo metterla ai voti per alzata di mano. Attualmente l'ordine del giorno è quello che abbiamo stabilito, quindi per cambiarlo bisogna mettere ai voti la proposta, se non ce l'accordo di tutti i Gruppi. Successivamente, se ho capito bene, eventualmente non passasse la prima, c'è la proposta di iniziare comunque la discussione generale, seppure fino alle 19,30.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, mi perdoni: se c'è l'accordo di tutti, si può modificare il calendario della giornata di oggi, ma se non c'è l'accordo di tutti, il calendario va avanti così come era stato stabilito dalla Conferenza dei Capigruppo. Non penso sia possibile intervenire con un voto, modificando l'orario della seduta in corso. Di fronte a un accordo complessivo, possiamo anche decidere di interrompere prima. In assenza di questo accordo, si va avanti secondo il calendario stabilito dalla Conferenza dei Capigruppo, che tra l'altro non è neanche stato messo ai voti, perché votato all'unanimità. Semmai, per agevolare i lavori, la mia proposta è di sospendere per dieci minuti i lavori per dare modo ai Capigruppo di ritrovarsi rapidamente e trovare una soluzione concordata, in modo tale che non si arrivi a un voto e si torni in Aula con una decisione unanime. Questo può essere un modo per venire incontro un po' alle esigenze di tutti, senza ricorrere al voto su una questione come questa.

PRESIDENTE. Presidente Romeo, a norma di Regolamento ovviamente è possibile, ma la mia iniziale intenzione era esattamente quella di dare cinque minuti - dieci vanno benissimo - anche perché ho seguito l'interlocuzione informale e quindi credo che magari sia opportuno riparlarsi e fare un aggiustamento.

Quindi, sospendo la seduta per dieci minuti, dopodiché, se non ci sarà l'unanimità, dovrò mettere ai voti, se rimangono, le proposte di modifica dell'ordine del giorno.

La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 18,11, è ripresa alle ore 18,21).

Presidenza del presidente LA RUSSA

Onorevoli colleghi, in relazione a quanto riferito dal senatore Garavaglia, il disegno di legge n. 714, non essendosi concluso l'esame presso le Commissioni riunite, sarà discusso nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati senza relazione, ai sensi dell'articolo 44, comma 3 del Regolamento.

Prima di dichiarare aperta la discussione generale, i Gruppi mi hanno preannunciato che hanno una proposta da avanzare alla Presidenza. Chiedano dunque la parola.

BOCCIA (*PD-IDP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOCCIA (*PD-IDP*). Signor Presidente, il Gruppo Partito Democratico chiede alla Presidenza e alle Presidenze degli altri Gruppi parlamentari di iniziare la discussione generale del provvedimento direttamente domani mattina.

C'è la disponibilità dei Gruppi di opposizione a garantire il completamento del confronto sul decreto-legge e sulle attività prima che inizi il *question time* che abbiamo intenzione di affrontare negli orari previsti dal calendario. (*Applausi*).

MALAN (*FdI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FdI*). Signor Presidente, ero intervenuto prima della sospensione, come anche il presidente Romeo e la presidente Ronzulli.

PRESIDENTE. Qual è la ragione per cui volete iniziare domani mattina e non adesso la discussione generale?

MALAN (*FdI*). Risulta che ci siano delle Commissioni che devono lavorare, per esempio sul decreto siccità. Detto questo, non abbiamo una particolare esigenza in tal senso, anzi, prima dell'interruzione ho detto che per noi poteva andar bene continuare.

PRESIDENTE. Lei sta parlando per tutti i Capigruppo di maggioranza o intervenite separatamente? Voglio capire se ci sono controindicazioni. Mi pare di capire che il Capogruppo del PD dica che domani si può garantire che termineremo l'esame del provvedimento entro le ore 14. Ci sono obiezioni? Posso fissare il voto finale domani alle ore 14, magari con la fiducia, se sarà posta?

Allora, avendolo chiesto ai Capigruppo non per le vie traverse, ma in Aula, ed essendoci un impegno a concludere domani entro le ore 14 con il voto finale, al fine di consentire alle Commissioni di lavorare con più calma sul decreto siccità, possiamo togliere la seduta.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, per cercare di venire incontro a un'esigenza emersa nel dibattito di prima e per avere una maggiore certezza che l'Aula possa finire in tempi ragionevoli, sarebbe forse meglio che domani mattina la seduta avesse inizio alle ore 9,30, se sono tutti d'accordo.

PRESIDENTE. Facciamo lavorare le Commissioni e restringiamo semmai autonomamente i tempi necessari alla discussione generale.

Quindi, con l'impegno a concludere domani con il voto finale entro le ore 14 e al fine di consentire che le Commissioni possano lavorare adesso, togliamo la seduta. I lavori riprenderanno domani mattina, alle ore 10.

Rinvio il seguito dell'esame del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 25 maggio 2023

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 25 maggio, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali (*approvato dalla Camera dei deputati*) (714)

II. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento (*alle ore 15*)

La seduta è tolta (*ore 18,27*).

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

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

1. Il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.
2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

N.B. Approvato il disegno di legge composto del solo articolo 1.

ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA
CAMERA DEI DEPUTATI

All'articolo 1, comma 1:

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

dopo la lettera a) è inserita la seguente:

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

alla lettera b), numero 1), capoverso, al primo e al terzo periodo, le parole: «Regione Sicilia» sono sostituite dalle seguenti: «Regione siciliana» e le

parole: « da R.F.I. S.p.a. » sono sostituite dalle seguenti: « dalle società R.F.I. S.p.a. »;

alla lettera c):

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

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

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

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

al comma 4:

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

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

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

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

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

alla lettera e), capoverso 6:

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

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

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

All'articolo 2:

al comma 1, le parole: « di seguito "società » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominata: "società », la parola: « riprende » è sostituita dalle

seguenti: « riacquista efficacia » e le parole: « di seguito "opera" » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato: "opera" »;

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

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

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

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

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

al comma 8, lettera c):

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

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

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

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

dopo il comma 8 sono aggiunti i seguenti:

« 8-bis. Il costo complessivo dell'opera di cui al comma 8, lettera c), numero 5), nel limite massimo dell'importo indicato nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza ai sensi dell'articolo 3, comma 1, è rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-decies, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ai sensi del presente comma nonché dei commi 8-ter, 8-quater e 8-quinquies. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il

contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *a*), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022 e nei limiti di cui ai commi 8-*ter*, 8-*quater* e 8-*quinqües* del presente articolo, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c*), della citata direttiva 2014/24/UE.

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

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

- a*) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;
- b*) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.

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

All'articolo 3:

al comma 2:

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

febbraio 2018, » e dopo la parola: « modifiche » sono inserite le seguenti: « alla modellazione geologica e »;

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

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

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

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

al comma 5:

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

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

al comma 7:

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

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

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

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

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

Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

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

"fascicolo virtuale", finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.

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

3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:

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

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

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

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

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

f) le comunicazioni di avvio del procedimento;

g) i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;

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

All'articolo 4:

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

al comma 3:

all'alinea, le parole: « generale, nonché » sono sostituite dalle seguenti: « generale nonché », dopo le parole: « commi 7 e 8 » è inserito il seguente segno

d'interpunzione: « , » e dopo la parola: « rinunzie » sono aggiunte le seguenti: « e condizioni »;

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

dopo la lettera b) sono aggiunte le seguenti:

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

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

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

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

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

dopo il comma 7 sono inseriti i seguenti:

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

della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

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

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

al comma 8:

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

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

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

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

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

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

provvede » e le parole: « delle finanze, delle » sono sostituite dalle seguenti: « delle finanze delle »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

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

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

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

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

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 1.

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

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

a) all'articolo 1, primo comma:

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

2) il secondo periodo è abrogato;

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

b) all'articolo 2:

1) il secondo comma è sostituito dal seguente:

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

2) il terzo comma è sostituito dal seguente:

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

c) all'articolo 3:

1) al primo comma, le parole « all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « alla società R.F.I. S.p.a. »;

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

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

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

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

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

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

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

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

« 6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, nel limite massimo di 500.000 euro annui, di un Comitato scientifico, con compiti di

consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato scientifico opera secondo principi di autonomia e indipendenza ed esprime, in particolare, parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti. Il Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti, d'intesa con la Regione siciliana e la Regione Calabria, tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza. La Regione Calabria e la Regione siciliana si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa di cui al terzo periodo; decorso tale termine, l'intesa si intende acquisita »;

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

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

01.1

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

All'articolo premettere il seguente:

«Art. 01.

(Misure per favorire la continuità territoriale della Sicilia)

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

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante la riduzione complessiva dei regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale di cui all'elenco contenuto nel rapporto annuale sulle spese fiscali di cui articolo 21, comma 11-*bis*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per un importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2023. Con uno o più regolamenti adottati con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono stabilite le modalità tecniche per l'attuazione del presente comma con riferimento ai singoli regimi interessati.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.1

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

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte***Sopprimere l'articolo.***

Conseguentemente, all'articolo 2:

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

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

1.2

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Precluso

Sopprimere l'articolo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.3

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Precluso

Sopprimere l'articolo.

1.4

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

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

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

Conseguentemente sopprimere gli articoli 2, 3 e 4.

1.5

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Improponibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.6

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Improponibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

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

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

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

a) le modalità di assegnazione delle risorse;

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

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

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

1.7

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Improponibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1.

(Disposizioni in materia di collegamenti ferroviari nelle regioni svantaggiate)

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

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

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

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

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

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

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

1.8

SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

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

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

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.9

SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera b).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.10

DI GIROLAMO, SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.11

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.12

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.13

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.14

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

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

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

Conseguentemente:

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

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

1.15

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

Precluso

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

1.16

DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.17

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

1.18

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Id. em. 1.17*Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2).***1.19**

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Id. em. 1.17*Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2).*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.20

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte*Al comma 1, lettera b), numero 2), sostituire il capoverso con il seguente:
"I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito."***1.21**

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

Precluso*Al comma 1, lettera b), numero 2), sostituire il capoverso con il seguente: "I componenti del consiglio di amministrazione svolgono l'incarico a titolo gratuito fino alla data di inizio dei lavori dell'opera e comunque nei limiti previsti dal decreto ministeriale 24 dicembre 2013, n. 166."***1.22**

TREVISI, LOREFICE (*)

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.23

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera c).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.24

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.25

DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.26

DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera d).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.27

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.28

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

Respinto

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

1.29

DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Id. em. 1.28

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.30

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 1.28

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

1.31

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

1.32

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Id. em. 1.31

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

1.33

DI GIROLAMO, SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera e).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.34

SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

1.35

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

Respinto

Al comma 1, lettera e), capoverso comma 6, terzo periodo, sostituire le parole da: "scelti" fino alla fine del periodo con le seguenti: "di cui 5 indicati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, 3 dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e 1 dal Ministero della cultura, scelti tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi, alla esecuzione in luo-

ghi che presentano difficoltà logistiche o particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche".

1.36

SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera f).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G1.1

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

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);

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

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

impegna il Governo:

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

G1.2

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

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

si ricorda che la Società Stretto di Messina, posta in liquidazione il 15 aprile 2013, ha mantenuto un onere annuo elevato, sceso sotto i due milioni di euro solo nel 2015, a fronte di assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, peraltro affidata ad avvocati esterni (Delibera 23/2018 Corte dei conti),

impegna il Governo:

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

G1.3

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Accolto

Il Senato,

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

impegna il Governo:

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

G1.4

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Accolto

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

impegna il Governo:

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

G1.5

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

Respinto

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

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

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

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

considerato che:

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 2.

(Rapporto di concessione)

1. Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito denominata: « società concessionaria », di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riacquista efficacia la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di seguito denominato: « opera », comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.

2. Entro il termine di nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta una o più direttive con le quali sono definiti i tempi e le modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della nomina degli organi sociali. All'esito della revoca dello stato di liquidazione della società concessionaria, con le direttive di cui al primo periodo sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale in relazione ai compiti alla medesima affidati ai sensi della presente legge.

3. La società ANAS S.p.a. è autorizzata a trasferire al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società concessionaria, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento del Tesoro provvede a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di cui al primo periodo. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.

4. Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale di cui al primo periodo sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197. Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.

5. All'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, le parole « le società Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS Spa sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione, » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ».

6. Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, la società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni di cui al presente decreto. Entro il medesimo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto.

7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3-bis della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, come sostituito dall'articolo 1 del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all'articolo 1, primo comma, della medesima legge n. 1158 del 1971, come

modificato dall'articolo 1 del presente decreto, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera.

8. Per le finalità di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della citata legge n. 1158 del 1971. I predetti atti aggiuntivi, assentiti con le modalità di cui all'articolo 1, terzo comma, della legge n. 1158 del 1971, disciplinano, tra l'altro:

a) la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione;

b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato entro il 31 luglio 2024;

c) il nuovo piano economico-finanziario della concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:

1) la copertura finanziaria dell'investimento, anche attraverso finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;

2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;

3) il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso dalla società R.F.I. S.p.a., determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti dalla società R.F.I. S.p.a.;

4) i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima ai sensi dell'articolo 4, comma 6;

5) il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale di cui all'articolo 3, comma 2.

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

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

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

- a*) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nell'anno 2023;
- b*) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.

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

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

2.1

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

Respinto*Sopprimere l'articolo.***2.2**

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 1.***2.3**

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 2.***2.4**

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte*Sopprimere i commi 3 e 4.**Conseguentemente, all'articolo 4, il comma 9, è sostituito dai seguenti:*

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

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

197, che è conseguentemente soppresso dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.".

2.5

TREVISI

Precluso*Sopprimere il comma 3.*

2.6

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 4.*

2.7

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 5.*

2.8

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 6.*

2.9

DI GIROLAMO, SIRONI

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

2.10

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 7.*

2.11

TREVISI

Respinto*Sopprimere il comma 8.***2.12**

DI GIROLAMO, SIRONI

Respinto*Al comma 8 sopprimere la lettera a).***2.13**

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto*Al comma 8, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: ", fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera".***2.14**

DI GIROLAMO

Id. em. 2.13*Al comma 8, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: ", fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera;".***2.15**

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 2.13*Al comma 8, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: "fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera."***2.16**

TREVISI

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

2.17

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

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

"c-bis) la vigilanza ed il controllo sulle attività di gestione dell'opera da parte della concessionaria in relazione, in particolare, agli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico, che sono assicurati attraverso la istituzione di una specifica Direzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso il Ministero dell'economia e delle finanze o altro specifico organismo ministeriale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze presentano alle competenti Commissioni parlamentari apposita relazione annuale sulla attività di vigilanza e controllo sulla manutenzione, la sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione."

2.18

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte***Sopprimere i commi da 8-bis a 8-quinquies.***

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

2.19

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

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

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 3:

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

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

G2.1

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

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.

G2.2

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Il Senato,

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

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 «risultano necessari acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

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

che il progetto iniziale del ponte giapponese, prevedeva anche il traffico ferroviario, che successivamente fu soppresso per evidenti criticità sismiche che caratterizzano l'area del Giappone al pari della zona dello Stretto di Messina;

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

impegna il Governo:

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

G2.3

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Accolto

Il Senato,

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

impegna il Governo:

ad individuare idonee modalità, nell'ambito del rapporto tra MIT e concessionaria, per le attività di vigilanza e di controllo sugli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione nel quadro di un comprovato interesse pubblico.

G2.4

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

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

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

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

le proposte emendative che recepivano, condividendole, tali osservazioni, sono state respinte e il *general contractor* che dovrà realizzare il Ponte sullo Stretto, in base al disposto del decreto in esame, godrà di una posizione di vantaggio rispetto al soggetto pubblico laddove, tra le rinunzie e le condizioni per chiudere il contenzioso, non figurano la previsione che saranno a totale carico del contraente generale gli oneri riconducibili a carenze progettuali, che eventuali maggiori costi e tempi saranno riconosciuti unicamente se conseguenti a varianti rese necessarie da forza maggiore, sorpresa geologica o sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi; non è stato previsto l'obbligo per il contraente generale di fare fronte a eventuali criticità che dovessero sorgere nel corso dell'intervento, non è stato inserito l'obbligo di prevedere nelle procedure relative ai sub-affidamenti il rispetto dei principi dell'evidenza pubblica, mediante la formulazione di clausole tese a garantire la

massima trasparenza e controllabilità dei processi, anche prevedendo la completa digitalizzazione delle procedure, con interconnessione alla BDNCP, non è stato previsto il divieto di subappalto a cascata;

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

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

impegna il Governo:

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

G2.5

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Il Senato,

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

G2.6

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

V. testo 2

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali 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 «risultano necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

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

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

impegna il Governo:

a chiarire, e comunque a prevedere, che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, si applichi la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, al fine di specificare che, qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore

del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'UE in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.

G2.6 (testo 2)

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Accolto

Il Senato,

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

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 «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

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

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

impegna il Governo:

a monitorare sull'attuazione delle disposizioni del decreto-legge che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, rinvia all'applicazione della disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE.

G2.7

BASSO, MISIANI, IRTO, FREGOLENT (*)

Respinto

Il Senato,

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

premesso che,

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

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

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

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

rilevato che,

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

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

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

considerato che,

il Ponte sullo stretto di Messina, secondo quanto evidenziato dallo stesso MIT, una volta realizzato avrebbe un'altezza utile per consentire il transito delle navi inferiore ai 65 metri. Tale altezza non consentirebbe già oggi il passaggio di numerose navi portacontainer e da crociera di ultima generazione, che sarebbero costrette a circumnavigare la Sicilia, con ricadute disastrose per i nostri principali porti, a partire da Gioia Tauro e da Genova, su cui incombono incognite anche in merito alla realizzazione della nuova diga;

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

tutto ciò premesso,

impegna il Governo:

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G2.8

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Il Senato,

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

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;

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 stanziava 7 milioni per la copertura dal 2024 al 2030 con l'obiettivo di creare centri d'informazione e organizzare giornate in cui la popolazione può visitare i cantieri;

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

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

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

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

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

mentre si sceglie di finanziare il Ponte sullo Stretto, giova ricordare ancora una volta che la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per 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.

G2.9

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

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'impattato dell'opera, e che riguardasse la preventiva valutazione dell'utilità dell'opera stessa, della sua realizzabilità dal punto di vista strutturale, della sostenibilità ambientale ed anche economica;

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

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

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

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

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

nel decreto non è fatto cenno alcuno al rapporto «La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina» della commissione nominata dal Ministro protempore nel 2020 i cui lavori conclusi nel 2021 sono stati trasmessi in Parlamento e discussi nella Commissione Trasporti della Camera. Il rapporto citato sottolinea che il progetto va considerato come sistema, in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione. Il rapporto suggerisce inoltre che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica, ovvero la redazione del documento di fattibilità delle diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico. Tale valutazione dovrà essere effettuata anche sulla base di elementi di natura

economico-sociale, trasportistica, territoriale e ambientale, e tramite il confronto delle diverse soluzioni alternative con una soluzione di riferimento che dovrà tener conto di tutti i miglioramenti dell'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina in via di definizione;

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

impegna il Governo:

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

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

G2.10

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

in tal senso, è evidente che una semplice campagna di comunicazione è assolutamente insufficiente e non idonea perché non sostituisce in alcun modo quello che doveva essere un processo decisionale che consentisse in via preliminare di verificare (ed eventualmente scartare) da un punto di vista sia tecnico, sia di accettazione pubblica quante più possibili soluzioni progettuali,

impegna il Governo:

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

G2.11

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Il Senato,

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

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

l'ANAC sottolinea come il ruolo del contraente generale, sia connotato da un ampio margine di libertà nella realizzazione dell'opera, senza che

sia fissato dal decreto una puntuale definizione delle obbligazioni, degli impegni e delle responsabilità, in termini chiari ed ineludibili, in considerazione della maggiore ampiezza degli obblighi e dei rischi che egli assume;

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

impegna il Governo:

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

G2.12

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Non posto in votazione

Il Senato,

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

premesso che:

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

il disegno di legge riavvia l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo

complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione;

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

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

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

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

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

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

l'inizio del 2033 e che non esiste alcuna garanzia che la Francia dopo il 2043 realizzi l'opera,

impegna il Governo:

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

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

N.B. La parte evidenziata in neretto è improponibile.

G2.13

SIRONI

Respinto

Il Senato,

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

premesso che,

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

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

considerato che:

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

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

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

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

impegna il Governo a:

valutare l'opportunità di finanziamento pubblico della costruzione del ponte sullo stretto di Messina solo dopo aver accertato che quest'opera non distraga risorse utili per finanziare i necessari interventi volti all'analisi, alla raccolta dati ed alla prevenzione per la messa in sicurezza idrogeologica del territorio nazionale a rischio, per prevenire danni e morti evitabili mediante investimenti sagacemente indirizzati in base a un ordine di priorità che rispetti in primo luogo la salute e la sicurezza pubblica.

2.0.1

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

Respinto

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

(Realizzazione dell'Alta Velocità in Sicilia e Calabria)

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

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

ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE
LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 3.

(Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera)

1. In coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo:

a) alle norme tecniche per le costruzioni NTC2018, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, e alle conseguenti modifiche alla modellazione geologica e alla caratterizzazione geotecnica;

b) alla normativa vigente in materia di sicurezza;

c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salve deroghe;

d) alla compatibilità ambientale;

e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione;

f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.

3. La relazione di cui al comma 2, corredata degli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella medesima, è trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni.

4. All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una conferenza di servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad eccezione di quella prevista dalla lettera g) del medesimo comma, all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6 del presente articolo.

5. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Con la convocazione sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento e le richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già espressi, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-ter, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.

6. Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006. La valutazione è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. La valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere una sola volta integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro

procedimento di competenza dell'autorità di cui al primo periodo ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi ai sensi del comma 5 anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'approvazione i seguenti atti e documenti:

- a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenute assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;
- c) il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2;
- d) il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;
- e) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.

8. L'approvazione richiesta ai sensi del comma 7, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti il CIPESS, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

9. Alla determinazione conclusiva del CIPESS di cui ai commi 7 e 8 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-*quater*, quinto, sesto e settimo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021. Alle procedure di espropriazione si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41.

10. All'esito dell'adozione della determinazione di cui ai commi 7 e 8 sono autorizzate le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera definite nel programma anticipato di opere e servizi predisposto ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera d).

11. All'approvazione del progetto esecutivo e delle relative varianti si provvede ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

3.1

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

Sopprimere l'articolo.

3.2

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 3.1

Sopprimere l'articolo.

3.3

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Sostituire il comma 1 con i seguenti:

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

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

3.4

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

Respinto

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

Conseguentemente:

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

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

3. Al fine di consentire la corretta informazione e la più ampia partecipazione dei portatori di interesse e del pubblico, la realizzazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica è subordinata allo svolgimento obbligatorio del dibattito pubblico da svolgersi, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e del decreto del Presidente del Consiglio

dei ministri 10 maggio 2018, n. 76. Il dibattito pubblico si avvia sul documento di fattibilità tecnico-economica delle alternative progettuali, tenendo conto delle indicazioni del gruppo di lavoro della Commissione del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili del 2021, relative alla sostenibilità ambientale, trasportistica ed economico-finanziaria dell'intervento. Nell'ambito del dibattito pubblico è valutata, altresì, la compatibilità di ciascuna alternativa progettuale con le opere finanziate in tutto o in parte con il PNRR e il PNC relative all'adeguamento delle infrastrutture portuali soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.

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

- sopprimerei commi da 5 a 11.

3.5

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

Respinto

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

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

3.6

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Al comma 2 sostituire il primo periodo con il seguente:

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

3.7

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

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

b)alla lettera a), premettere la seguente:

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.8

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.9

DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

Apportare le seguenti modificazioni:

a)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 pre-

scrizioni contenute nella relazione di cui al comma 2 è trasmesso per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni. Di tale approvazione sono informate le competenti Commissioni parlamentari e il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica»;

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

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.10

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

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

Conseguentemente:

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

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

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

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

3.11

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

3.12

TREVISI, LOREFICE (*)

Sost. id. em. 3.11

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.13

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.14

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.15

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

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

3.16

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Inammissibile

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

3.17

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.18

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.19

TREVISI, LOREFICE (*)

Precluso

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.20

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.21

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.22

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 3.21

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

3.23

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.24

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

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

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

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.25

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

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

3.26

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Sostituire il comma 3 dal seguente:

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

3.27

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

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

3.28

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

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

3.29

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.30

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.31

SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

Al comma 5 sopprimere il primo periodo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.32

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto*Al comma 5 apportare le seguenti modificazioni:**a) al terzo periodo, sopprimere le parole da: "che non modificano" fino alla fine del periodo;**b) sopprimere il quarto periodo;**c) al comma 6 sopprimere il secondo e terzo periodo.*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.33

TREVISI, LOREFICE (*)

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.34

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

3.35

SIRONI, LOREFICE (*)

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.36

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto*Al comma 6 sopprimere il secondo e il terzo periodo.*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.37

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

Respinto*Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" fino alla fine del comma con le seguenti: "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti."***3.38**

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

Id. em. 3.37*Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole da: "è limitata ai contenuti" fino alla fine del comma con le seguenti: "è effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere integrazioni documentali o istruttorie. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti."***3.39**

SIRONI, LOREFICE (*)

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.40

DI GIROLAMO, SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.41

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

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

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

3.42

DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.43

TREVISI, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.44

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO, LOREFICE (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

3.45

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Sopprimere il comma 9.

3.46

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

3.47

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

3.48

DI GIROLAMO, SIRONI, LOREFICE (*)

Respinto

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

«11-bis. Al fine di garantire adeguato supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA, di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive, con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della

legge di conversione del presente decreto, è istituito un Osservatorio ambientale ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Ministero della transizione ecologica del 25 giugno 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 12 luglio 2021.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G3.1

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

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

in tale contesto risulta importante prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta il piano economico finanziario e le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto

ambientale alle Camere, ai fini dell'espressione di un parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari,

impegna il Governo:

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

G3.2

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Il Senato,

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

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 «risultò necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

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

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

impegna il Governo:

a prevedere, attraverso ulteriori iniziative normative, che il progetto definitivo dell'opera, di cui all'articolo 3, commi 2 e 3, che deve essere approvato dal Consiglio di amministrazione della concessionaria entro trenta giorni dalla ricezione, venga inviato alle Camere e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica.

G3.3

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

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

G3.4

FREGOLENT, PAITA

Accolto come raccomandazione

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

l'impossibilità di utilizzare le risorse derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza per finanziare l'opera è stata affermata in data 18 aprile 2021 dal vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli, il quale rispondendo all'interpellanza urgente 2-01242 ha affermato che in riferimento al ponte sullo Stretto «la complessità dell'opera non risulta compatibile purtroppo con la tempistica di realizzazione degli interventi ammissibili a finanziamento con le risorse del PNRR»;

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

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

impegna il Governo:

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

G3.5

PAITA

Accolto come raccomandazione

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

sempre nell'ottica di potenziare il corridoio di collegamento naturale che percorrono la penisola e portare gli stessi all'interno della Sicilia, appare fondamentale l'implementazione dell'alta velocità sulle tratte ferroviarie che interesseranno il ponte sullo Stretto e tutto il territorio della Sicilia,

impegna il Governo:

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

ARTICOLO 3-BIS DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRESSEN-
DENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DE-
PUTATI

Articolo 3-bis.

(Procedure espropriative relative all'opera)

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

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

3. Nel fascicolo virtuale sono pubblicati:

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

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

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

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

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

f) le comunicazioni di avvio del procedimento;

g) i decreti di accesso, occupazione ed esproprio;

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

EMENDAMENTI

3-bis.0.1

IRTO

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte***Dopo l'articolo inserire i seguenti:*****«Art. 3-ter.*****(Accordo di programma)***

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3-quater.***(Accordo di programma, opere compensative)***

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

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

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

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

a) quanto a 500.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2024 mediante le maggiori entrate derivanti dall'intensificazione delle attività di contrasto e recupero dell'evasione fiscale. A tal fine, il Governo, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto e successivamente con cadenza annuale entro la medesima data, presenta alle Camere un rapporto sulla realizzazione delle strategie di contrasto all'evasione fiscale, sui risultati conseguiti nell'esercizio relativo all'anno precedente, specificati per ciascuna regione, e nell'anno in corso, nonché su quelli attesi, con riferimento sia al recupero di gettito derivante da accertamento di evasione che a quello attribuibile alla maggiore propensione all'adempimento da parte dei contribuenti. Sulla base degli indirizzi delle Camere, il Governo definisce un programma di ulteriori misure ed interventi al fine di implementare, anche attraverso la cooperazione internazionale ed il rafforzamento dei controlli, l'azione di prevenzione, contrasto e recupero dell'evasione fiscale allo scopo di conseguire a decorrere dall'anno 2024 un incremento di almeno 500 milioni di euro di entrate dalla lotta all'evasione fiscale rispetto a quelle ottenute nell'anno 2023;

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

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

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

3-bis.0.2

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

Precluso

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-ter.

(Accordo di programma)

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

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

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

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

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

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

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

3-bis.0.3

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

Respinto

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-ter.

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla valutazione dell'impatto ambientale della stessa, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. L'istanza di valutazione di impatto ambientale è soggetta al provvedimento autorizzatorio unico regionale, ai sensi dell'articolo 27-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, relativo al progetto. L'intera documentazione inerente il progetto deve contenere l'avviso pubblico, il modello di istanza, sintesi non tecnica e studio di impatto ambientale redatto in conformità all'Allegato VII, parte II, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.».

ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 4.

(Disposizioni finali)

1. L'articolo 9 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è abrogato.
2. All'articolo 10 della legge n. 1158 del 1971 le parole: « In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge » sono soppresse.
3. La società concessionaria e il contraente generale nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordina-

tamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle seguenti rinunzie e condizioni:

a) la rinuncia, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti, alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturati;

b) la rinuncia, da parte dei soggetti di cui alla lettera *a)*, a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili a qualsiasi titolo in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi.

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

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

4. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la società concessionaria è autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto:

a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata degli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;

b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;

c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;

d) la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.

5. Agli atti di cui ai commi 3 e 4 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 della Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e le relative norme interne di attuazione e i medesimi sono adottati in coerenza con le disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici.

6. I costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione.

7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con la società R.F.I. S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con la società ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

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

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

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

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

8. La società concessionaria può avvalersi del personale delle società R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto fino a un contingente massimo di cento unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491, della medesima legge è autorizzato a sottoscrivere con i soggetti di cui al primo periodo del presente comma protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società concessionaria. La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, ai fini di cui all'articolo 23-*bis* del medesimo decreto legislativo.

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

9. Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

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

9-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 9-*bis*, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire »

dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

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

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

4.1

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

Respinto

Sopprimere l'articolo.

4.2

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Respinto

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 3 con il seguente:

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

b) sopprimere i commi 4 e 5.

4.3

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 4.2

Apportare le seguenti modificazioni:

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

b) *sopprimere i commi 4 e 5*.

4.4

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

Respinto

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

Conseguentemente, dopo il comma 3 inserire il seguente:

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

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

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

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

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

e) l'obbligo di avvalersi di operatori economici, anche subappaltatori, iscritti nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori di cui al comma 52 dell'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, ovvero nell'anagrafe antimafia degli esecutori istituita dall'articolo 30 del decreto-

legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229."

4.5

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

4.6

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

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

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

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

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

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

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

4.7

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Respinto

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

4.8

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 4.7

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

4.9

DI GIROLAMO, SIRONI

Respinto

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

4.10

TREVISI

Respinto

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

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

4.11

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Al comma 5, sostituire le parole: "del Parlamento europeo e del Consiglio e" con le seguenti: "del Parlamento europeo e del Consiglio con particolare riguardo al comma 1, lettera b) ultimo periodo del medesimo articolo 72, in materia di obbligo di nuova procedura d'appalto in caso di aumento di prezzo eccedente il 50 per cento del valore del contratto iniziale, nonché".

4.12

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

Respinto*Dopo il comma 5 inserire il seguente:*

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

4.13

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Id. em. 4.12*Dopo il comma 5 inserire il seguente:*

"5-bis. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo 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

Respinto*Dopo il comma 5 inserire il seguente:*

«5-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscrive un accordo di programma quadro con la regione Calabria, la città metropolitana di Reggio Calabria e il comune di Villa San Giovanni volto a prevedere lo sviluppo integrato del territorio del comune di Villa San Giovanni sotto il profilo urbanistico, trasportistico e ambientale, con particolare riguardo alla ridefinizione dei servizi di mobilità intermodale, viabilità congruente con le opere di collegamento e di mobilità dinamica, allo sviluppo del porto turistico, delle attività commerciali, fieristiche, e alla riqualifica-

zione dell'area costiera, allo spostamento degli approdi a sud, già oggetto degli accordi di programma del 1990, nonché alla riqualificazione e valorizzazione delle aree collinari cittadine.».

4.15

DI GIROLAMO

Respinto*Sopprimere il comma 7.*

4.16

IRTO

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

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

4.17

IRTO

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

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

4.18

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

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

4.19

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

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

4.20

TREVISI

Respinto

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

4.21

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

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

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

4.22

TREVISI

Respinto

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

4.23

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Respinto*Sopprimere i commi 9-bis e 9-ter.***4.24**

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

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

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

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

4.25

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

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

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

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

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

4.26

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

Precluso

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

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

4.27

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Precluso

Al comma 9-bis, al primo periodo premettere il seguente: "La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di un sistema tariffario per l'attraversamento dello Stretto di Messina che garantisca un'effettiva continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria."

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

4.28

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

Respinto

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

4.29

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

Respinto

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

4.30

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

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

4.31

TREVISI

Respinto

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

4.32

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

Respinto

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

4.33

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

Respinto

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

4.34

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

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

4.35

BASSO, FINA, IRTO, MISIANI

Respinto

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

4.36

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

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

4.37

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

Respinto

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

4.38

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Respinto

Apportare le seguenti modificazioni.

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

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

4.39

BARBARA FLORIDIA, SIRONI, DI GIROLAMO

Respinto

Dopo il comma 9-bis inserire il seguente:

«9-bis.1. La convenzione di cui al comma 9-bis prevede l'istituzione di un apposito «sportello per la trasparenza» che consenta ai cittadini, alle associazioni e alle imprese di richiedere l'accesso agli atti e ai documenti amministrativi relativi alla progettazione, allo stato di avanzamento dell'opera ed alle misure di compensazione ambientale. A tal fine la convenzione prevede altresì la realizzazione di un portale *internet* per rendere più agevole la consultazione della documentazione in formato elettronico. La società concessionaria si impegna a fornire le informazioni richieste entro una settimana dalla ricezione della richiesta.».

4.40

TREVISI

Respinto

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

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

G4.1

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

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 riferimento alla sostenibilità economico finanziaria dell'opera ed alla compatibilità con le prescrizioni VIA, è da escludere in maniera perentoria la possibilità di perdere investimenti nella mobilità marittima sullo Stretto, già oggi molto penalizzata;

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

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

impegna il Governo:

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

G4.2

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

Respinto

Il Senato,

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

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 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.

G4.3

FINA, BASSO, IRTO, MISIANI

Respinto

Il Senato,

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

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);

i territori interessati maggiormente dall'impatto dell'eventuale realizzazione dell'opera avevano chiesto di poter avviare un percorso che vedesse parte attiva i due comuni di Villa San Giovanni e Messina, in quanto fortemente soggetti all'impattato dell'opera;

nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto il comma 7-ter dell'articolo 4, in base al quale entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo la Regione Siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera;

ai territori interessati occorrono però opere preliminari che consentano di promuoverli come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali e lo sviluppo turistico, programmando grandi interventi,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a subordinare la realizzazione dell'opera alla sottoscrizione di appositi accordi di programma con la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la città metropolitana di Reggio Calabria, la Città metropolitana di Messina, il comune di Villa San Giovanni finalizzati a prevedere, coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione, interventi straordinari che promuovano i territori interessati come città innovative per i trasporti, la salvaguardia delle risorse culturali e ambientali, lo sviluppo turistico, riqualificazione sociale e la formazione dei lavoratori coinvolti nella realizzazione dell'opera al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio in termini di forniture di beni e servizi.

G4.4

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

V. testo 2

Il Senato,

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'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risulti necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

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

la Sicilia e il Mezzogiorno, si trovano da sempre in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, sia stradale che ferroviario: per andare da Messina a Trapani, un percorso di 300 chilometri, si impiegano 9 ore di treno; per 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.

G4.4 (testo 2)

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Accolto

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'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale; gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera hanno evidenziato come «risultano 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 valutare l'opportunità di promuovere la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno, per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese.

G4.5

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Improponibile

Il Senato,

premesso che:

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

il disegno di legge riavvia quindi l'*iter* per la realizzazione di questa infrastruttura, nonostante vi sia una evidente indeterminatezza circa il suo costo complessivo, e soprattutto su dove saranno individuati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua costruzione; l'unico riferimento ai possibili oneri complessivi dell'opera è riportato nel documento di economia e finanza 2023, laddove si specifica che le risorse saranno reperite successivamente con la legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione dell'opera è quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali 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 «risultò necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera»;

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

le enormi risorse destinate alla futura realizzazione del Ponte sullo Stretto, potrebbero essere più proficuamente finalizzate al recupero del fortissimo ritardo infrastrutturale della rete ferroviaria e viaria che interessa gran parte dei territori del Mezzogiorno;

la regione Sardegna è tra le regioni del Mezzogiorno una delle più penalizzate per la carenza di infrastrutture stradali e soprattutto ferroviarie con tutto quello che questo comporta in termini di lesione del diritto alla mobilità dei cittadini, e sviluppo e crescita socio-economica della regione; Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia del nostro Paese dove manca qualsivoglia servizio ferroviario degno di questo nome che lo colleghi al resto della regione, e dove è attiva solo una ferrovia a scartamento ridotto costruita quasi due secoli fa, che da Nuoro arriva a Macomer. In pratica Nuoro è l'unico capoluogo di provincia a non essere ancora servito da una linea della Rete ferroviaria italiana,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative necessarie, e le opportune risorse, finalizzate al potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie della Sardegna, anche dando finalmente soluzione alla linea ferroviaria Nuoro-Macomer, prevedendone, previa intesa con la regione Sardegna, il suo trasferimento a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.A. per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale.

G4.6

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Improponibile

Il Senato,

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'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;

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.

4.0.1

IRTO

Respinto

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 4-bis.

1. La realizzazione dell'opera è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di programma tra i soggetti istituzionali e territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera avente ad oggetto interventi per lo sviluppo integrato del territorio dei comuni di Villa San Giovanni e di Messina, con particolare riguardo alla previsione di opere di mitigazione, compensative e di riqualificazione sociale, ambientale e culturale.».

ARTICOLO 5 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE
LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Allegato B**Pareri espressi dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge n. 705 e sui relativi emendamenti**

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita a relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 01.1, 1.5, 1.6, 1.7, 1.14, 1.17, 1.18, 1.19, 1.21, 1.22, 2.4, 2.17, 2.0.1, 3.5, 3.48, 3-bis.0.1, 3-bis.0.2, 4.1, 4.38, 4.39 e 4.40.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Disegno di legge n. 705. Em. 01.1, Barbara Floridia e altri	158	157	002	065	090	078	RESP.
<u>2</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.1 (1a parte), Irto e altri	160	159	011	056	092	075	RESP.
<u>3</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.4, Aurora Floridia e altri	156	155	003	056	096	077	RESP.
<u>4</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.8, Sironi	159	158	002	065	091	079	RESP.
<u>5</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.9, Sironi	152	151	001	051	099	076	RESP.
<u>6</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.10, Di Girolamo e Sironi	160	159	001	056	102	080	RESP.
<u>7</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.11, Trevisi	158	157	011	056	090	074	RESP.
<u>8</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.12, Trevisi	160	159	001	056	102	080	RESP.
<u>9</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.13, Barbara Floridia e altri	160	159	001	058	100	080	RESP.
<u>10</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.14 (1a parte), Irto e altri	157	156	001	055	100	078	RESP.
<u>11</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.16, Di Girolamo	158	157	002	056	099	078	RESP.
<u>12</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 1.17, 1.18 e 1.19	161	160	001	056	103	080	RESP.
<u>13</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.20 (1a parte), Fina e altri	158	157	003	056	098	078	RESP.
<u>14</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.22, Trevisi	157	156	001	065	090	078	RESP.
<u>15</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.23, Trevisi	157	156	001	058	097	078	RESP.
<u>16</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.24, Trevisi	158	157	001	056	100	079	RESP.
<u>17</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.25, Di Girolamo	160	159	001	057	101	080	RESP.
<u>18</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.26, Di Girolamo	153	152	002	055	095	076	RESP.
<u>19</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.27, Trevisi	160	159	002	058	099	079	RESP.
<u>20</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 1.28, 1.29 e 1.30	161	160	001	057	102	080	RESP.
<u>21</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 1.31 e 1.32	162	161	001	057	103	081	RESP.
<u>22</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.33, Di Girolamo e Sironi	162	161	001	058	102	081	RESP.
<u>23</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.34, Sironi	162	161	011	056	094	076	RESP.
<u>24</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.35, Irto e altri	163	162	002	067	093	081	RESP.
<u>25</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 1.36, Sironi	162	161	010	058	093	076	RESP.
<u>26</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G1.1, Fina e altri	159	158	001	058	099	079	RESP.
<u>27</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G1.2, Basso e altri	161	160	009	058	093	076	RESP.
<u>28</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G1.5, Irto e altri	160	159	009	059	091	076	RESP.
<u>29</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.1, Irto e altri	155	154	002	056	096	077	RESP.
<u>30</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.2, Trevisi	160	159	000	056	103	080	RESP.
<u>31</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.3, Trevisi	159	158	000	056	102	080	RESP.
<u>32</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.4 (1a parte), Aurora Floridia e altri	157	156	000	067	089	079	RESP.
<u>33</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.6, Trevisi	161	160	000	057	103	081	RESP.
<u>34</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.7, Trevisi	157	156	000	055	101	079	RESP.
<u>35</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.8, Trevisi	160	159	000	056	103	080	RESP.
<u>36</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.9, Di Girolamo e Sironi	159	158	000	057	101	080	RESP.
<u>37</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.10, Trevisi	162	161	000	057	104	081	RESP.
<u>38</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.11, Trevisi	160	159	000	057	102	080	RESP.
<u>39</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.12, Di Girolamo e Sironi	160	159	000	057	102	080	RESP.
<u>40</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 2.13, 2.14 e 2.15	161	160	000	068	092	081	RESP.
<u>41</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.16, Trevisi	159	158	000	057	101	080	RESP.
<u>42</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.17, Irto e altri	161	160	009	057	094	076	RESP.
<u>43</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.18 (1a parte), Fina e altri	160	159	000	057	102	080	RESP.
<u>44</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.1, Basso e altri	162	161	000	068	093	081	RESP.
<u>45</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.2, Aurora Floridia e altri	161	160	000	069	091	081	RESP.
<u>46</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.4, Basso e altri	162	161	009	059	093	077	RESP.

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>47</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.5, Aurora Florida e altri	157	156	011	055	090	073	RESP.
<u>48</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.7, Basso e altri	160	159	000	068	091	080	RESP.
<u>49</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.8, Aurora Florida e altri	159	158	000	057	101	080	RESP.
<u>50</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.9, Basso e altri	161	160	012	057	091	075	RESP.
<u>51</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.10, Fina e altri	160	159	012	056	091	074	RESP.
<u>52</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.11, Aurora Florida e altri	159	158	012	055	091	074	RESP.
<u>53</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G2.13, Sironi	160	159	008	057	094	076	RESP.
<u>54</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 2.0.1, Irto e altri	159	158	010	058	090	075	RESP.
<u>55</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 3.1 e 3.2	159	158	000	055	103	080	RESP.
<u>56</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.3, Aurora Florida e altri	153	152	000	054	098	077	RESP.
<u>57</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.4, Irto e altri	157	156	000	056	100	079	RESP.
<u>58</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.5, Irto e altri	159	158	000	067	091	080	RESP.
<u>59</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.6, Aurora Florida e altri	158	157	000	058	099	079	RESP.
<u>60</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.7, Trevisi	157	156	000	056	100	079	RESP.
<u>61</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.8, Trevisi	158	157	010	057	090	074	RESP.
<u>62</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.9, Di Girolamo	155	154	009	056	089	073	RESP.
<u>63</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.10, Fina e altri	160	159	012	056	091	074	RESP.
<u>64</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 3.11 e 3.12	161	160	001	057	102	080	RESP.
<u>65</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.13, Barbara Florida e altri	157	156	000	055	101	079	RESP.
<u>66</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.14, Barbara Florida e altri	158	157	001	055	101	079	RESP.
<u>67</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.15, Basso e altri	158	157	000	067	090	079	RESP.
<u>68</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.17, Trevisi	161	160	000	058	102	081	RESP.
<u>69</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.18 (1a parte), Trevisi	160	159	000	069	090	080	RESP.
<u>70</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.20, Barbara Florida e altri	157	156	000	057	099	079	RESP.
<u>71</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.21 e 3.22	157	156	000	067	089	079	RESP.
<u>72</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.23, Barbara Florida e altri	157	156	000	068	088	079	RESP.
<u>73</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.24, Trevisi	157	156	000	057	099	079	RESP.
<u>74</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.25, Aurora Florida e altri	161	160	012	057	091	075	RESP.
<u>75</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.26, Aurora Florida e altri	161	160	000	070	090	081	RESP.
<u>76</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.27, Fina e altri	156	155	000	054	101	078	RESP.
<u>77</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.28, Basso e altri	161	160	000	058	102	081	RESP.
<u>78</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.29, Barbara Florida e altri	159	158	010	057	091	075	RESP.
<u>79</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.30, Barbara Florida e altri	161	160	010	060	090	076	RESP.
<u>80</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.31, Sironi	161	160	000	057	103	081	RESP.
<u>81</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.32, Barbara Florida e altri	159	158	000	056	102	080	RESP.
<u>82</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.33, Trevisi	161	160	000	058	102	081	RESP.
<u>83</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.34, Aurora Florida e altri	162	161	000	058	103	081	RESP.
<u>84</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.35, Sironi	160	159	000	058	101	080	RESP.
<u>85</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.36, Barbara Florida e altri	161	160	000	057	103	081	RESP.
<u>86</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 3.37 e 3.38	161	160	000	058	102	081	RESP.
<u>87</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.39, Sironi	160	159	000	058	101	080	RESP.
<u>88</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.40, Di Girolamo e Sironi	161	160	000	057	103	081	RESP.
<u>89</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.41, Fina e altri	157	156	001	066	089	078	RESP.
<u>90</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.42, Di Girolamo	161	160	000	059	101	081	RESP.
<u>91</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.43, Trevisi	158	157	001	065	091	079	RESP.
<u>92</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.44, Barbara Florida e altri	158	157	010	058	089	074	RESP.
<u>93</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.45, Aurora Florida e altri	160	159	000	057	102	080	RESP.
<u>94</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.46, Aurora Florida e altri	159	158	009	057	092	075	RESP.

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>95</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.47, Aurora Floridaia e altri	159	158	000	056	102	080	RESP.
<u>96</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3.48, Di Girolamo e Sironi	160	159	001	056	102	080	RESP.
<u>97</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G3.1, Fina e altri	157	156	000	066	090	079	RESP.
<u>98</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G3.2, Aurora Floridaia e altri	158	157	000	067	090	079	RESP.
<u>99</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G3.3, Fina e altri	157	156	000	067	089	079	RESP.
<u>100</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3-bis.0.1 (1a parte), Irto	156	155	000	066	089	078	RESP.
<u>101</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 3-bis.0.3, Irto e altri	157	156	000	066	090	079	RESP.
<u>102</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.1, Irto e altri	145	144	000	050	094	073	RESP.
<u>103</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 4.2 e 4.3, Barbara Floridaia e altri	147	146	000	049	097	074	RESP.
<u>104</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.4, Irto e altri	146	145	009	047	089	069	RESP.
<u>105</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.5, Aurora Floridaia e altri	149	148	000	056	092	075	RESP.
<u>106</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.6, Aurora Floridaia e altri	151	150	009	049	092	071	RESP.
<u>107</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 4.7 e 4.8	146	145	000	047	098	073	RESP.
<u>108</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.9, Di Girolamo e Sironi	148	147	000	056	091	074	RESP.
<u>109</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.10, Trevisi	151	150	000	058	092	076	RESP.
<u>110</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.11, Aurora Floridaia e altri	148	147	006	051	090	071	RESP.
<u>111</u>	Nom.	DDL n. 705. Emm. 4.12 e 4.13	153	152	008	050	094	073	RESP.
<u>112</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.14, Trevisi	153	152	000	060	092	077	RESP.
<u>113</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.15, Di Girolamo	149	148	001	051	096	074	RESP.
<u>114</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.16, Irto	153	152	000	059	093	077	RESP.
<u>115</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.17, Irto	156	155	000	061	094	078	RESP.
<u>116</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.18, Basso e altri	154	153	008	053	092	073	RESP.
<u>117</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.19, Aurora Floridaia e altri	153	152	000	052	100	077	RESP.
<u>118</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.20, Trevisi	153	152	000	052	100	077	RESP.
<u>119</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.21, Aurora Floridaia e altri	151	150	009	052	089	071	RESP.
<u>120</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.22, Trevisi	151	150	000	060	090	076	RESP.
<u>121</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.23, Barbara Floridaia e altri	154	153	000	058	095	077	RESP.
<u>122</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.24, Irto e altri	153	152	000	053	099	077	RESP.
<u>123</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.25 (1a parte), Irto e altri	156	155	007	053	095	075	RESP.
<u>124</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.28, Irto e altri	154	153	000	054	099	077	RESP.
<u>125</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.29, Irto e altri	152	151	007	051	093	073	RESP.
<u>126</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.30, Basso e altri	154	153	000	051	102	077	RESP.
<u>127</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.31, Trevisi	154	153	000	053	100	077	RESP.
<u>128</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.32, Irto e altri	155	154	000	061	093	078	RESP.
<u>129</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.33, Irto e altri	156	155	001	061	093	078	RESP.
<u>130</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.34, Fina e altri	153	152	000	061	091	077	RESP.
<u>131</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.35, Basso e altri	150	149	000	055	094	075	RESP.
<u>132</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.36, Fina e altri	156	155	000	055	100	078	RESP.
<u>133</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.37, Irto e altri	155	154	000	055	099	078	RESP.
<u>134</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.38, Aurora Floridaia e altri	157	156	000	062	094	079	RESP.
<u>135</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.39, Barbara Floridaia e altri	156	155	000	052	103	078	RESP.
<u>136</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.40, Trevisi	156	155	000	062	093	078	RESP.
<u>137</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G4.1, Fina e altri	146	145	000	060	085	073	RESP.
<u>138</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G4.2, Irto e altri	153	152	000	061	091	077	RESP.
<u>139</u>	Nom.	DDL n. 705. ODG G4.3, Fina e altri	154	153	000	061	092	077	RESP.
<u>140</u>	Nom.	DDL n. 705. Em. 4.0.1, Irto	154	153	000	053	100	077	RESP.
<u>141</u>	Nom.	DDL n. 705. Votazione finale	156	155	003	103	049	077	APPR.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale non sono riportate

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante																				
Nominativo	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
Pellegrino Cinzia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C						C
Pera Marcello																				
Petrenga Giovanna																				
Petrucci Simona	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Piano Renzo																				
Pirondini Luca	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pirovano Daisy	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Pirro Elisa	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pogliese Salvatore Domenico An	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Potenti Manfredi	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Pucciarelli Stefania	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Rando Vincenza	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Rapani Ernesto	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Rastrelli Sergio	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Rauti Isabella	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Renzi Matteo	C	A	C	F	F	A	A	F	C	A	A	A	A	A	C	C	C	F	F	C
Rojc Tatiana	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Romeo Massimiliano	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Ronzulli Licia	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
Rosa Gianni	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Rosso Roberto	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Rossomando Anna	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Rubbia Carlo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Russo Raoul	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Sallemi Salvatore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Salvini Matteo	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Salvitti Giorgio	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Satta Giovanni		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Sbrollini Daniela	C	A	C	F	F	A	A	F	C	A	A	A	A	A	C	C	C	F	C	C
Scalfarotto Ivan	C	A	C	F	F	A	A	F	C	A	A	A	A	A	C	C	C	F	C	C
Scarpinato Roberto Maria Ferdi	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Scurria Marco	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Segre Liliana	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Sensi Filippo	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Sigismondi Etelwardo	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Silvestro Francesco	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Silvestroni Marco	C	C	C	C	C	C									C	C	C	C	C	C
Sironi Elena	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Sisler Sandro	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Sisto Francesco Paolo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spagnoli Luigi	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Spelgatti Nicoletta	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Speranzon Raffaele	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Spinelli Domenica		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C
Stefani Erika	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Ternullo Daniela	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Terzi Di Sant'Agata Giuliomari	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C						

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	141
Alberti Casellati Maria Elisab	M
Alfieri Alessandro	C
Aloisio Vincenza	C
Ambrogio Paola	F
Amidei Bartolomeo	F
Ancorotti Renato	F
Balboni Alberto	F
Barachini Alberto	M
Barcaiolo Michele	F
Basso Lorenzo	C
Bazoli Alfredo	C
Bergesio Giorgio Maria	F
Berlusconi Silvio	M
Bermi Anna Maria	M
Berrino Giovanni	F
Bevilacqua Dolores	C
Biancofiore Michaela	
Bilotti Anna	C
Bizzotto Mara	F
Boccia Francesco	C
Bongiorno Giulia	
Borghese Mario Alejandro	F
Borghesi Stefano	F
Borghi Claudio	F
Borghi Enrico	F
Borgonzoni Lucia	F
Bucalo Carmela	F
Butti Alessio	M
Calandrini Nicola	
Calderoli Roberto	F
Calenda Carlo	
Campione Susanna Donatella	F
Camusso Susanna Lina Giulia	C
Cantalamesa Gianluca	F
Cantù Maria Cristina	
Casini Pier Ferdinando	
Castelli Guido	M
Castellone Maria Domenica	C
Castiello Francesco	F
Cataldi Roberto	C
Cattaneo Elena	A
Centinaio Gian Marco	F
Ciriani Luca	F
Cosenza Giulia	F
Cottarelli Carlo	
Craxi Stefania Gabriella Anast	F
Crisanti Andrea	C

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	141
Croatti Marco	C
Cucchi Ilaria	C
Damante Concetta	
Damiani Dario	F
De Carlo Luca	F
De Cristofaro Peppe	C
De Poli Antonio	F
De Priamo Andrea	F
De Rosa Raffaele	
D'Elia Cecilia	C
Della Porta Costanzo	F
Delrio Graziano	C
Di Girolamo Gabriella	C
Dreosto Marco	F
Durigon Claudio	F
Durnwalder Meinhard	F
Fallucchi Anna Maria	F
Farolfi Marta	M
Fazzolari Giovanbattista	M
Fazzone Claudio	F
Fina Michele	C
Floridia Aurora	C
Floridia Barbara	C
Franceschelli Silvio	M
Franceschini Dario	
Fregolent Silvia	F
Furlan Annamaria	C
Garavaglia Massimo	F
Garnero Santanchè Daniela	M
Gasparri Maurizio	F
Gelmetti Matteo	F
Gelmini Mariastella	F
Germanà Antonino Salvatore	F
Giacobbe Francesco	M
Giorgis Andrea	
Guidi Antonio	F
Guidolin Barbara	C
Iannone Antonio	F
Irto Nicola	C
La Marca Francesca	C
La Pietra Patrizio Giacomo	M
La Russa Ignazio Benito Maria	
Leonardi Elena	F
Licheri Ettore Antonio	
Licheri Sabrina	
Liris Guido Quintino	F
Lisei Marco	F

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	141
Lombardo Marco	
Lopreiato Ada	C
Lorefice Pietro	C
Lorenzin Beatrice	
Losacco Alberto	C
Lotito Claudio	F
Maffoni Gianpietro	F
Magni Celestino	C
Maiorino Alessandra	C
Malan Lucio	F
Malpezzi Simona Flavia	C
Manca Daniele	C
Mancini Paola	F
Marcheschi Paolo	F
Martella Andrea	C
Marti Roberto	F
Marton Bruno	C
Matera Domenico	F
Mazzella Orfeo	C
Melchiorre Filippo	F
Meloni Marco	
Menia Roberto	F
Mennuni Lavinia	F
Mieli Ester	F
Minasi Clotilde	F
Mirabelli Franco	M
Misiani Antonio	C
Monti Mario	M
Morelli Alessandro	F
Murelli Elena	F
Musolino Dafne	F
Musumeci Sebastiano	M
Napolitano Giorgio	M
Nastri Gaetano	
Naturale Gisella	C
Nave Luigi	C
Nicita Antonio	M
Nocco Vita Maria	F
Occhiuto Mario	F
Orsomarso Fausto	F
Ostellari Andrea	F
Paganella Andrea	F
Paita Raffaella	F
Paroli Adriano	F
Parrini Dario	C
Patton Pietro	
Patuanelli Stefano	C

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	141
Pellegrino Cinzia	F
Pera Marcello	F
Petrenga Giovanna	
Petrucci Simona	F
Piano Renzo	
Pirondini Luca	C
Pirovano Daisy	F
Pirro Elisa	C
Pogliese Salvatore Domenico An	F
Potenti Manfredi	F
Pucciarelli Stefania	F
Rando Vincenza	C
Rapani Ernesto	F
Rastrelli Sergio	F
Rauti Isabella	M
Renzi Matteo	
Rojc Tatiana	C
Romeo Massimiliano	F
Ronzulli Licia	F
Rosa Gianni	F
Rosso Roberto	F
Rossomando Anna	P
Rubbia Carlo	M
Russo Raoul	F
Sallemi Salvatore	F
Salvini Matteo	F
Salvitti Giorgio	F
Satta Giovanni	F
Sbrollini Daniela	F
Scalfarotto Ivan	F
Scarpinato Roberto Maria Ferdi	
Scurria Marco	F
Segre Liliana	M
Sensi Filippo	
Sigismondi Etelwardo	F
Silvestro Francesco	F
Silvestroni Marco	F
Sironi Elena	C
Sisler Sandro	F
Sisto Francesco Paolo	M
Spagnolli Luigi	A
Spelgatti Nicoletta	F
Speranzon Raffaele	F
Spinelli Domenica	F
Stefani Erika	F
Ternullo Daniela	F
Terzi Di Sant'Agata Giuliomari	F

71ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

24 Maggio 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	141
Testor Elena	F
Tosato Paolo	F
Trevisi Antonio Salvatore	
Tubetti Francesca	F
Turco Mario	
Unterberger Juliane	A
Urso Adolfo	M
Valente Valeria	C
Verducci Francesco	C
Verini Walter	C
Versace Giuseppina	F
Zaffini Francesco	M
Zambito Ylenia	C
Zampa Sandra	C
Zanettin Pierantonio	F
Zangrillo Paolo	M
Zedda Antonella	F
Zullo Ignazio	F

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Nel corso della seduta sono pervenute al banco della Presidenza le seguenti comunicazioni:

DISEGNO DI LEGGE N. 705:

sulla votazione finale, il senatore Castiello avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Barachini, Berlusconi, Bongiorno, Borgonzoni, Butti, Calenda, Castelli, Cattaneo, De Poli, Durigon, Farolfi, Fazzolari, Franceschelli, La Pietra, Mirabelli, Monti, Morelli, Napolitano, Nicita, Ostellari, Rauti, Rossomando, Rubbia, Segre e Sisto.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Zaffini, per attività della 10ª Commissione permanente; Giacobbe, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'InCE.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Onn. Mulé Giorgio, Cavandoli Laura

Disposizioni concernenti la definizione di un programma diagnostico per l'individuazione del diabete di tipo 1 e della celiachia nella popolazione pediatrica (727)

(presentato in data 24/05/2023)

C.622 approvato dalla Camera dei deputati.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori Martella Andrea, Lorenzin Beatrice, Crisanti Andrea

Norme relative alla cessazione della produzione e dell'impiego delle sostanze polifluoroalchiliche e perfluoroalchiliche (725)

(presentato in data 23/05/2023);

senatori Zampa Sandra, Zambito Ylenia, Camusso Susanna Lina Giulia, Furlan Annamaria

Disposizioni concernenti l'organizzazione dell'assistenza sanitaria primaria (726)

(presentato in data 23/05/2023).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Lisei Marco ed altri

Modifiche al decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48, e all'articolo 635 del codice penale, concernenti misure di prevenzione da atti di vandalismo (645)

previ pareri delle Commissioni 1ª Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5ª Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 7ª Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport (assegnato in data 24/05/2023).

Governmento, trasmissione di documenti

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 23 maggio 2023 ha inviato, ai sensi dell'articolo 15 della legge 16 aprile 2015, n. 47, la relazione, predisposta dal Ministero della giustizia, sull'applicazione delle misure cautelari personali e sui provvedimenti di riconoscimento del diritto alla riparazione per ingiusta detenzione, riferita all'anno 2022.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 2ª Commissione permanente (*Doc. XCIV, n. 1*).

Governmento, trasmissione di atti concernenti procedure d'infrazione

Il Ministro per le disabilità, con lettera in data 22 maggio 2023, ha inviato, in ottemperanza dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione sulla procedura d'infrazione n. 2023/2015 - ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea - concernente l'incompleto recepimento della direttiva UE 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª, alla 2ª, alla 4ª e alla 9ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 10/1).

Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, è deferito alle sottoindicate Commissioni permanenti il seguente documento dell'Unione europea, trasmesso dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio - Colmare il divario di talenti nel settore della cibersicurezza per rafforzare la competitività, la crescita e la resilienza dell'UE ("Accademia per le competenze in materia di cibersicurezza") (COM(2023) 207 definitivo), alla 7ª e alla 8ª Commissione permanente e, per il parere, alla 1ª, alla 4ª, e alla 10ª Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione. Deferimento

La Corte dei conti - Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 23 maggio 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 35/2023/G concernente "Stato di avanzamento ed esecuzione delle opere del MOSE".

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª e alla 8ª Commissione permanente (Atto n. 164).

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Casini e Alfieri hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00045 *p.a.* del senatore Speranzon ed altri.

Mozioni

BOCCIA, PATUANELLI, DE CRISTOFARO, UNTERBERGER, ALFIERI, ALOISIO, BASSO, BAZOLI, BEVILACQUA, BILOTTI, CAMUSSO, CASINI, CASTELLONE, CASTIELLO, CATALDI, COTTARELLI, CRISANTI, CROATTI, CUCCHI, DAMANTE, DE ROSA, D'ELIA, DELRIO, DI GIROLAMO, FINA, FLORIDIA Aurora, FLORIDIA Barbara, FRANCESCHELLI, FRANCESCHINI, FURLAN, GIACOBBE, GIORGIS, GUIDOLIN, IRTO, LA MARCA, LICHERI Ettore Antonio, LI-

CHERI Sabrina, LOPREIATO, LOREFICE, LORENZIN, LOSACCO, MAGNI, MAIORINO, MALPEZZI, MANCA, MARTELLA, MARTON, MAZZELLA, MELONI, MIRABELLI, MISIANI, MUSOLINO, NATURALE, NAVE, NICITA, PARRINI, PATTON, PIRONDINI, PIRRO, RANDO, ROJC, ROSSOMANDO, SCARPINATO, SENSI, SIRONI, SPAGNOLLI, TREVISI, TURCO, VALENTE, VERDUCCI, VERINI, ZAMBITO, ZAMPA - Il Senato,

premesso che:

la piena attuazione del PNRR rappresenta una prova fondamentale per la credibilità e l'affidabilità dell'Italia nel contesto internazionale. La rinuncia, anche parziale, come recentemente prefigurato dal Ministro Fitto e da altri esponenti del governo, al conseguimento degli obiettivi e delle riforme del PNRR avrebbe ricadute negative per il nostro Paese, a partire dalle trattative in corso nelle sedi istituzionali UE relativamente al nuovo Patto di stabilità, sulle previsioni programmatiche relative al PIL e alle altre variabili macroeconomiche e di finanza pubblica come descritte nel Documento di economia e finanza 2023, nonché sui mercati finanziari internazionali per la collocazione dei titoli del debito pubblico;

al nostro Paese sono stati riconosciuti oltre 191 miliardi di euro per l'attuazione del PNRR, di cui 68,9 miliardi in sovvenzioni e 122,6 miliardi in prestiti. La sua attuazione prevede un percorso serrato fino al 30 giugno 2026, con scadenze concordate con la Commissione europea a cui sono legate le 10 rate di erogazione di risorse fondamentali per il raggiungimento di tutti gli obiettivi qualitativi e quantitativi (*milestone* e *target*) obbligatori del PNRR, irrinunciabile occasione per dare slancio alla nostra economia già a partire dal corrente anno;

le prime due relazioni al Parlamento sullo stato di attuazione del piano nazionale di ripresa e resilienza hanno certificato il pieno conseguimento di tutti gli obiettivi e le riforme concordate entro i termini previsti. Conseguentemente sono state erogate le due rate del PNRR, per un ammontare complessivo di 42 miliardi di euro;

le incertezze del Governo in carica sull'attuazione del PNRR hanno determinato nel breve volgere di pochi mesi una situazione di stallo che potrebbe compromettere il raggiungimento degli obiettivi previsti per l'anno in corso e il conseguente ottenimento della terza e della quarta rata spettante all'Italia per complessivi 35 miliardi di euro;

il 30 dicembre 2022 il Governo italiano ha comunicato di aver raggiunto i 55 traguardi obiettivi del PNRR per il secondo semestre 2022 e ha inviato alla Commissione europea la richiesta di pagamento della terza rata del valore di 19 miliardi di euro. Allo stato attuale, tuttavia, in conseguenza dell'incerta gestione del PNRR da parte dell'Esecutivo in carica, sono tuttora in corso le valutazioni della Commissione europea, che si stanno lungamente protraendo. La quarta rata in scadenza a giugno 2023, legata al raggiungimento di ulteriori 27 obiettivi, e alla conseguente assegnazione di 16 miliardi, per stessa ammissione dell'Esecutivo, è a fortissimo rischio;

in pochi mesi la positiva dote, anche reputazionale, lasciata dai precedenti governi è stata dilapidata attraverso vaghi annunci circa l'"impossibilità" di raggiungere gli obiettivi entro il 2026, "spostamenti" di opere sulle

altre fonti di finanziamento e “smantellamenti” cui non è seguito nessun atto ufficiale;

l'evidenza di tale cambiamento è emersa con chiarezza lo scorso 28 marzo 2023, quando le sezioni unite in sede di controllo della Corte dei conti hanno presentato al Parlamento la terza relazione semestrale sullo stato di attuazione del PNRR. Essa ha evidenziato numerose criticità che, qualora non opportunamente e tempestivamente affrontate, avrebbero messo a repentaglio il raggiungimento degli obiettivi europei e nazionali connessi al piano. In particolare, relativamente ai profili di attuazione del piano, rispetto agli obiettivi europei, che risultano tutti conseguiti alla scadenza del secondo semestre del 2022, per gli obiettivi nazionali risulta un conseguimento pari solo al 62 per cento, nella misura in cui “le attività inerenti a 7 target risultavano solo avviate, 5 target figuravano ancora in via di definizione, mentre per ulteriori 8 obiettivi emergevano ritardi rispetto alla scadenza programmata”. Per quanto concerne l'attuazione finanziaria, la Corte ha sottolineato come oltre la metà delle misure interessate dai flussi sulle specifiche contabilità di tesoreria e a quelli del bilancio mostri ritardi o sia ancora in una fase sostanzialmente iniziale dei progetti, e in particolare l'avanzamento dei pagamenti nelle missioni legate alle politiche agricole, all'istruzione scolastica e agli interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni stia procedendo a rilento;

con l'avanzare del cronoprogramma, la relazione della Corte dei conti ha evidenziato un atteso aumento del peso relativo dei *target* rispetto alle *milestone*, a cui dovrebbe associarsi un maggiore impegno del Governo, delle strutture preposte alla *governance*, e dei diversi livelli istituzionali coinvolti;

anziché monitorare costantemente l'avanzamento dell'attuazione del piano da parte delle amministrazioni pubbliche e velocizzare le procedure anche riconsiderando pochi e limitati obiettivi con il concorso di tutte le forze politiche alla luce del mutato quadro internazionale, il Governo ha scelto la strada della discontinuità politica e amministrativa rispetto al passato, a giudizio dei proponenti del presente atto di indirizzo perseguita attraverso infantili ricerche di responsabilità pregresse e intempestivi e dannosi cambiamenti nella *governance* che stanno generando, come previsto, ulteriori rallentamenti;

a seguito dell'approvazione del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, la nuova *governance* prevista dall'Esecutivo è ancora in fase di avvio, con conseguenti ricadute sull'intero processo di attuazione degli interventi già previsti e da attuare, e, in relazione agli evidenti ritardi che si stanno accumulando, l'Esecutivo sta ripetutamente tentando di addossare le responsabilità sui precedenti governi;

fatto ancora più grave, risultano assolutamente insufficienti le attività di relazione e confronto con le istituzioni europee, come chiaramente indicato nella recente nota informativa del Parlamento europeo sullo stato di avanzamento dell'attuazione dei piani nazionali. Nonostante la Commissione europea abbia reso chiaro che la revisione dei piani nazionali sia possibile, purché all'interno dei binari tracciati dai regolamenti UE, ad oggi risulta che dal Governo italiano non è giunta alle sedi istituzionali dell'Unione alcuna formale

richiesta di revisione del PNRR, e ciò in netto ritardo rispetto a quanto già fatto da altri Stati membri;

in tale contesto di grave incertezza e ritardo, risulta assolutamente necessario che il Governo ponga in essere, con urgenza, un costruttivo dialogo anche con le Camere, garantendo corretta informazione, fornendo relazioni e schede progetto che rendano chiare le prospettive del piano;

il Parlamento sinora non è stato coinvolto in alcun modo né sulle modifiche che il Governo intenderebbe apportare al PNRR né tantomeno sull'inserimento, ai sensi del nuovo regolamento (UE) 2023/435, di un apposito capitolo dedicato al piano "REPowerEU", adottato a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina e che ha come obiettivo quello di rendere l'Europa indipendente dai combustibili fossili russi ben prima dell'anno 2030;

l'inserimento di tale capitolo consentirà all'Italia di avere a disposizione ulteriori risorse, pari a 2,76 miliardi di euro, derivanti dal trasferimento delle risorse ETS, oltre alla possibilità di trasferire fino al 7,5 per cento delle dotazioni dei fondi relativi alla programmazione 2021-2027 della politica di coesione, e di ricevere ulteriori disponibilità finanziarie;

come indicato nella comunicazione della Commissione europea 2023/C 80/01, gli Stati membri sono stati fortemente invitati a presentare i PNRR modificati con il capitolo REPowerEU entro il 30 aprile 2023, e cioè prima del termine legale del 31 agosto 2023, al fine di consentirne la verifica e la valutazione da parte della Commissione stessa senza ritardi;

ciononostante, il Governo italiano a metà aprile ha comunicato di non essere ancora in grado di fornire nemmeno un'indicazione dei progetti che dovrebbero essere inclusi nel nuovo capitolo REPowerEU, e al contempo ha reso noto di avere intenzione di rivedere alcuni investimenti del PNRR, per mutate condizioni ed esigenze o per difficoltà di realizzazione nei tempi previsti;

nella raccomandazione specifica per il nostro Paese (COM(2023) 612 del 24 maggio 2023) presentata nel quadro del pacchetto di primavera del semestre europeo, la Commissione afferma che l'Italia dovrebbe finalizzare rapidamente il capitolo REPowerEU del suo PNRR al fine di avviare l'attuazione,

impegna il Governo:

1) ad adempiere con urgenza, al fine di salvaguardare la credibilità e l'affidabilità del nostro Paese nel contesto internazionale, nonché la stabilità dei fondamentali economici e di finanza pubblica, all'attuazione di tutti gli impegni previsti dal PNRR e concordati con le istituzioni europee;

2) in merito alla terza *tranche* di risorse del PNRR, a garantire la piena e totale collaborazione con la Commissione europea attraverso uno scambio costruttivo e continuo ed un'informazione efficace e completa, che permetta di dare soluzione al ritardo nel pagamento della terza rata in tempi rapidi e utili per il Paese;

3) a garantire il conseguimento, entro il 30 giugno 2023, dei traguardi e degli obiettivi (27 interventi tra riforme e investimenti) necessari all'ottenimento, senza ritardi, dell'erogazione della quarta rata del PNRR;

4) ad improntare le proprie relazioni con le istituzioni europee, soprattutto in vista della paventata revisione del piano nazionale di ripresa e resilienza, alla massima trasparenza, alla massima condivisione e alla chiarezza di proposte e prospettive di cambiamento del PNRR;

5) a mantenere costantemente informato il Parlamento circa lo stato di attuazione del PNRR, a dar conto dell'utilizzo delle risorse e dei risultati raggiunti e delle eventuali misure necessarie per accelerare l'avanzamento dei progetti o per una migliore efficacia degli stessi rispetto agli obiettivi; a garantire altresì il pieno coinvolgimento del Parlamento sulle modifiche da apportare al PNRR, comunque rimanendo nel solco tracciato dal "Next generation EU" e dal dispositivo per la ripresa e la resilienza, individuandole in maniera puntuale e dettagliata, fornendo un'informazione piena e tempestiva, mediante le relative schede progetto, sulle ragioni di tali cambiamenti e sugli effetti che questi determinerebbero sull'utilizzo delle risorse e sulla crescita complessiva del Paese;

6) a mettere al centro della paventata revisione del PNRR gli interventi sul fronte del dissesto idrogeologico e del consumo del suolo che, come dimostrano i recenti accadimenti nelle Marche e in Emilia-Romagna, necessitano di un ulteriore rafforzamento e di una rapida esecuzione; a garantire la centralità degli interventi per la transizione *green* e digitale, quali elementi strutturali del processo di ammodernamento del Paese e preconditione per la sua crescita;

7) a garantire la realizzazione degli obiettivi inerenti alle priorità trasversali e, in particolare, a rispettare la riserva d'impiego del 40 per cento delle risorse del PNRR allocabili territorialmente per le regioni del Mezzogiorno;

8) a garantire la *governance* sui progetti alle Regioni e Province autonome che hanno già dimostrato efficienza in termini di capacità di progettazione e di spesa dei fondi europei;

9) a procedere tempestivamente alla presentazione del capitolo dedicato al piano REPowerEU all'interno del PNRR, come raccomandato dalla Commissione europea, comunque garantendo il coinvolgimento del Parlamento sulla definizione dei programmi ivi ricompresi e sull'utilizzo delle relative risorse, anche al fine di assicurare la coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR e la piena sostenibilità economico-sociale, territoriale e ambientale.

(1-00050 *p. a.*)

Interrogazioni

ALFIERI - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

il decreto legislativo 29 dicembre 2021, n. 230, ha istituito l'assegno unico e universale per i figli a carico, che riconosce il diritto a un contributo statale a chiunque abbia uno o più figli, a prescindere dal reddito e ha sostituito dal 1° marzo 2022 altre 7 tipologie di sostegno economico alle famiglie;

tuttavia, la disciplina del nuovo istituto non ha previsto un'apposita disciplina per i lavoratori frontalieri. Tale lacuna ha comportato una serie di pesanti ricadute economiche per un numero notevole di lavoratori, oltre 85.000, la maggior parte dei quali risiede nelle province di Varese, Como, Sondrio, Lecco e Verbano-Cusio-Ossola;

come noto, i problemi connessi all'assegno unico per i frontalieri italiani in uscita sono dovuti al fatto che, stante l'esclusività della residenza come criterio di erogazione dell'assegno unico e universale, le casse di compensazione svizzere possono erogare tale prestazione solo a seguito della trasmissione, da parte dell'INPS, di un apposito modulo, denominato "domanda di informazione riguardante il diritto a prestazioni familiari negli Stati membri di residenza dei familiari" (modulo E-411);

tuttavia, la procedura di trasmissione dei moduli E-411 è stata spesso soggetta a gravi ritardi a causa dei lunghi tempi di risposta dell'INPS nella compilazione dei formulari, mandati per posta, provocando in diverse occasioni un blocco totale degli assegni familiari svizzeri per diversi mesi;

considerato che:

la Commissione europea ha deciso di avviare una procedura di infrazione inviando una lettera di costituzione in mora all'Italia (INFR(2022)4113) per il mancato rispetto delle norme della UE sul coordinamento della sicurezza sociale (regolamento (CE) n. 883/2004) e sulla libera circolazione dei lavoratori (articolo 45 del TFUE e regolamento (UE) n. 492/2011). Secondo il parere della Commissione il configurare il diritto in capo alle sole persone residenti in Italia da almeno 2 anni, a condizione che vivano in uno stesso nucleo familiare insieme ai figli, è in contrasto con il diritto della UE, in quanto non tratta i cittadini della UE in modo equo e si qualifica pertanto come discriminazione;

inoltre, come sottolineato nella lettera di costituzione in mora, il regolamento sul coordinamento della sicurezza sociale vieta qualsiasi requisito di residenza ai fini della percezione di prestazioni di sicurezza sociale, quali gli assegni familiari,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intraprendere le dovute iniziative per implementare la normativa in materia di assegno unico e universale per i figli a carico, al fine di garantire anche ai lavoratori frontalieri il pieno godimento di tale diritto.

(3-00460)

MARTELLA - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

in occasione della recente ricorrenza del 25 aprile, festa della Liberazione, l'Associazione nazionale dei partigiani d'Italia, sezione "Luigi Bavaresco" di Paese, in provincia di Treviso, aveva proposto alla sindaca di aggiungere una tappa al consueto percorso, che annualmente le istituzioni locali compiono per onorare i propri caduti;

l'ANPI aveva proposto di inserire un'ulteriore sosta, proprio a Paese, presso il monumento di via Salvo d'Acquisto, dedicato ai 25 concittadini, non solo partigiani, ma anche militari e civili, caduti partecipando alla Resistenza, inaugurato nel 2015 su iniziativa della stessa associazione;

da quando è stato inaugurato, il monumento di via Salvo d'Acquisto non è mai stato incluso nel percorso commemorativo;

tuttavia la sindaca di Paese ha respinto la proposta, nonostante il monumento si trovi a breve distanza da piazza "Caduti nei lager", una delle soste che vengono invece sempre effettuate;

il 25 aprile 2023, davanti al monumento di via Salvo d'Acquisto, si è comunque presentata una delegazione dell'ANPI, che, assieme ad altri cittadini, ha reso omaggio ai caduti di Paese;

il rifiuto dell'amministrazione comunale di Paese di includere il monumento di via Salvo d'Acquisto nel percorso commemorativo del 25 aprile appare, a giudizio dell'interrogante, del tutto inspiegabile e motivato da sole ragioni ideologiche,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali siano le sue valutazioni in merito;

se non ritenga opportuno approfondire le ragioni che hanno portato al diniego e se non ritenga altresì opportuno dichiarare pubblicamente il proprio sostegno alla richiesta dell'ANPI di inserire la sosta al monumento di via Salvo d'Acquisto tra i passaggi ufficiali della manifestazione che si tiene ogni anno in occasione della ricorrenza del 25 aprile, festa della Liberazione.

(3-00461)

RONZULLI, DAMIANI, FAZZONE, GASPARRI, LOTITO, OCCHIUTO, PAROLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, ZANETTIN - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

l'alluvione che ha colpito nelle settimane dal 2 al 17 maggio diverse province dell'Emilia-Romagna ha provocato vittime tra la popolazione ed enormi danni al territorio, colpendo il cuore agricolo e industriale della Romagna, composto da migliaia di piccole e medie imprese, che hanno subito ingenti danni alle strutture e la paralisi delle attività produttive;

la Regione Emilia-Romagna e le associazioni di impresa, delle professioni, degli istituti bancari, del terzo settore e le organizzazioni sindacali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta, che dettaglia le esigenze del territorio per far fronte all'emergenza e gettare le premesse per una rapida ripartenza delle attività produttive;

nella dichiarazione figura la richiesta di approntare immediatamente un piano di ristori economici e lo stanziamento di risorse adeguate da destinare, oltre che alle famiglie, alle imprese colpite dagli eventi calamitosi. Tra le richieste avanzate vi è la concessione di contributi a favore delle attività produttive aventi sede o unità produttive nei comuni interessati dagli eventi calamitosi che abbiano subito grave pregiudizio economico derivante da danni a impianti, beni mobili, produzioni, scorte, mancati raccolti, e da danni derivanti da mancato ricavo dovuto alla sospensione o alla forte riduzione dell'attività;

l'Emilia-Romagna è tra le regioni più dinamiche dal punto di vista delle attività produttive e della proiezione internazionale delle proprie im-

prese, collocandosi nel 2022 al secondo posto (dopo la Lombardia) nella classifica delle regioni italiane per contributo all'*export*, con 84,1 miliardi di euro di esportazioni, pari al 13,5 per cento del totale delle esportazioni italiane;

le province maggiormente colpite (Bologna, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Ferrara) sono caratterizzate dalla presenza di decine di migliaia di imprese, spesso espressione di eccellenza a livello mondiale, soprattutto nei comparti agroalimentare e manifatturiero, con una spiccata proiezione internazionale. Esse hanno contribuito nel 2022 con 36,5 miliardi di euro di esportazioni al successo del *made in Italy* nel mondo. Questi territori ospitano inoltre importanti poli fieristici, che sono un punto di riferimento per le imprese del territorio, ma anche una vetrina internazionale di primissimo ordine per l'Italia,

si chiede di sapere quali misure intenda adottare il Governo per sostenere le attività delle imprese esportatrici delle aree colpite dall'alluvione per assicurare la loro rapida ripartenza.

(3-00462)

BERRINO, MALAN, SISLER, SALLEMI, RASTRELLI, CAMPIONE, RAPANI - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:

nel corso della XVII Legislatura la legge 23 giugno 2017, n. 103, ha delegato il Governo a procedere alla riforma delle intercettazioni;

tra i principi e i criteri direttivi cui il Governo doveva attenersi nell'esercizio della delega, spiccavano quelli volti a garantire la riservatezza delle comunicazioni e delle conversazioni telefoniche e telematiche oggetto di intercettazione, in conformità all'articolo 15 della Costituzione;

in attuazione della suddetta delega è stato emanato il decreto legislativo 29 dicembre 2017, n. 216, che ha introdotto diverse disposizioni, soprattutto con riferimento alla fase dell'esecuzione delle intercettazioni, nonché a quella in cui i risultati delle captazioni devono essere riversati agli atti del procedimento;

anche la fase della selezione dei colloqui rilevanti è stata oggetto di specifica disciplina, in base alla quale le intercettazioni ritenute non rilevanti sono sottoposte al divieto di pubblicazione, anche parziale, del loro contenuto e di esse non può essere autorizzata la copia, nemmeno se richiesta dai difensori;

nonostante ciò, accade spesso che le intercettazioni giudiziarie finiscano sulla stampa, anche quelle giuridicamente irrilevanti e quelle tra persone non imputate né indagate;

la pubblicazione delle intercettazioni, oltre a violare il diritto di *privacy* e riservatezza, soprattutto quando esse concernano soggetti estranei alle investigazioni, viola anche la segretezza delle indagini in corso, a volte irrimediabilmente minate da una precoce e illegittima fuga di notizie;

considerato che si ritiene importante assicurare in maniera compiuta la riservatezza delle conversazioni e delle comunicazioni oggetto di intercettazione,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo abbia adottato o intenda adottare per monitorare e vigilare sulla corretta applicazione

della normativa, che ha riformato la disciplina delle intercettazioni e se il Governo intenda intervenire al fine precipuo di garantire una maggiore riservatezza dei colloqui captati, nel rispetto dell'articolo 15 della Costituzione.

(3-00463)

SIRONI, LICHERI Sabrina, BEVILACQUA, TREVISI, DE ROSA, NAVE, MARTON, BILOTTI, PIRONDINI, ALOISIO, GUIDOLIN, MAZZELLA, CATALDI, LOREFICE, DAMANTE, DI GIROLAMO, NATURALE - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

l'Agenzia delle entrate, con atto n. 146687 del 29 ottobre 2010, ha bandito un concorso pubblico per 175 posti da dirigenti di seconda fascia;

tra i titoli menzionabili dai partecipanti vi era anche l'aver svolto incarichi dirigenziali a tempo determinato presso l'Agenzia delle entrate, anche tramite assegnazione, senza concorso;

considerato che:

la Corte costituzionale con sentenza n. 37 del 2015 ha dichiarato l'illegittimità dell'art. 8, comma 24, del decreto-legge n. 16 del 2012, come convertito, che ha contribuito all'indefinito protrarsi nel tempo di un'assegnazione asseritamente temporanea di mansioni superiori, senza provvedere alla copertura dei posti dirigenziali vacanti da parte dei vincitori di una procedura concorsuale aperta e pubblica;

a seguito della sentenza della Consulta, che ha pertanto sancito l'illegittimità degli incarichi dirigenziali a tempo determinato conferiti a funzionari dell'Agenzia dell'entrate non titolari di qualifica dirigenziale secondo l'art. 8, comma 24, del decreto-legge n. 16 del 2012, alcuni partecipanti al concorso impugnarono il bando chiedendo di dichiararne l'illegittimità con riferimento proprio ai titoli di cui sopra;

il TAR del Lazio nel 2016 diede ragione ai ricorrenti con la sentenza n. 7636 contro la quale l'Agenzia fece ricorso, al Consiglio di Stato, ma senza trarne esito favorevole;

il concorso riprese quindi il suo *iter* secondo i dettami del TAR Lazio e del Consiglio di Stato;

con determinazione del direttore dell'Agenzia delle entrate prot. n. 173327 del 30 giugno 2021, è stata approvata la graduatoria finale di merito, poi rettificata con determinazione n. 0198385 in data 22 luglio 2021;

tale graduatoria è stata impugnata presso il TAR del Lazio da alcuni tra i partecipanti al concorso in quanto, a loro avviso, la commissione esaminatrice aveva arbitrariamente attribuito eccessivo valore alla valutazione del colloquio rispetto a quella data ai titoli e ciò in contrasto con quanto previsto dallo stesso bando;

nei giorni scorsi il Tribunale amministrativo del Lazio, seconda sezione *ter*, come portato in evidenza da "Italia Oggi" del 16 novembre 2022 e "La Verità" del 1° dicembre 2022 nonché dai siti *internet* "unsognoitaliano.eu" e "italianioggi.com", ha accolto diversi dei ricorsi presentati dai partecipanti avverso lo svolgimento del concorso proprio in relazione alla mancanza di un equilibrato bilanciamento nell'attribuzione del punteggio per titoli e per colloquio. Il giudice amministrativo nella sentenza n. 14859 del 14

novembre 2022 evidenzia che l'Agenzia delle entrate, nel bando, aveva "chiaramente inteso affidare la selezione dei candidati meritevoli ad un equilibrato bilanciamento tra, da un lato, il percorso formativo e professionale degli aspiranti (espresso dalla valutazione dei titoli puntualmente individuati nell'art. 7 del Bando, quali i titoli accademici e di studio, i titoli di servizio e gli incarichi conferiti da pubbliche amministrazioni, nonché le pubblicazioni scientifiche e accademiche) e, dall'altro lato, le competenze acquisite, le capacità manageriali e la preparazione teorica dei medesimi (da valutare, per contro, nell'ambito della prova orale)";

il giudice amministrativo, chiamato a giudicare sulla richiesta di annullamento della graduatoria finale di merito, ha osservato che la commissione esaminatrice, nell'attribuzione del peso ai titoli, ha "talmente diluito il peso in termini di punteggio attribuibile, da rendere, nella pratica, impossibile non soltanto il conseguimento, in una delle sottocategorie, del punteggio massimo previsto dal Bando, ma pure il conseguimento di un punteggio anche soltanto significativo rispetto al valore assegnato dal medesimo Bando alla valutazione dei titoli, sia con riguardo al peso ponderato delle categorie di titoli, che con riguardo al peso dei titoli sulla valutazione finale";

in particolare dalla sentenza si apprende che, nell'ambito dei titoli accademici e di studio, per i quali "il Bando stabiliva il punteggio massimo di 20, la Commissione ha deciso di attribuire ad ogni laurea magistrale ulteriore rispetto a quella utilizzata come requisito di accesso al concorso, se conseguito in materie attinenti alle attività istituzionali dell'Agenzia, il punteggio di appena 0,5, per ogni *master* universitario di secondo livello e di primo livello (sempre attinenti all'attività dell'Agenzia) rispettivamente i punteggi di 0,75 e 0,5.; pertanto un candidato teoricamente in possesso di sedici lauree avrebbe conseguito un punteggio di 15 punti su venti";

la stessa discrasia si è verificata per le pubblicazioni per le quali nel bando "era previsto un punteggio massimo di 10 punti. La Commissione ha indicato il punteggio di 0,6 per ciascun 'Libro' pubblicato dal candidato come 'Autore', 0,3 per ciascun 'Libro' pubblicato dal candidato come 'Coautore', 0,05 per ciascun 'articolo' pubblicato sulle 'riviste di settore' e quello di 0,01 per 'Pubblicazioni in atti congressuali': ciò significa in altri termini che pure se si fosse verificata l'ipotesi, in verità di scuola, di un candidato che avesse scritto e pubblicato 5 monografie come unico autore e 3 monografie come coautore, 40 articoli e 50 pubblicazioni in atti congressuali, tutti attinenti alle materie rilevanti, lo stesso non avrebbe comunque conseguito il massimo punteggio previsto";

considerato infine che la sentenza del TAR Lazio ha annullato la graduatoria del concorso con conseguente presumibile sospensione delle funzioni di coloro i quali le avessero assunte a seguito della pubblicazione della graduatoria stessa e dell'immissione nei ruoli,

si chiede di sapere:

quali siano le conseguenze per l'amministrazione a seguito dell'annullamento della graduatoria da parte del TAR del Lazio;

quali iniziative si intenda assumere per garantire la prosecuzione dell'ordinaria attività degli uffici;

quali iniziative infine si ritenga di intraprendere per evitare il ripetersi di simili evenienze.

(3-00465) (già 4-00083)

BORGHI Claudio, ROMEO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. - Premesso che:

l'incremento dei prezzi dell'energia e delle materie prime riscontrato nell'ultimo biennio ha determinato una crescita esponenziale dell'inflazione, colpendo duramente anche l'Italia. Secondo quanto riportato dal Documento di economia e finanza 2023, il tasso di inflazione nazionale (secondo l'indice nazionale NIC) ha raggiunto l'11,8 per cento nei mesi di ottobre e novembre 2022, per poi scendere al 7,7 per cento nel mese di marzo. Nonostante il ribasso recente dei prezzi energetici, che lascerebbe prevedere un ulteriore calo dell'inflazione per l'anno in corso, l'inflazione di fondo rimane sostenuta, al 6,2 per cento nel mese di aprile, anch'essa in leggero calo. Lo stesso DEF 2023 pone tra gli obiettivi chiave di politica economica quello di ridurre l'inflazione e recuperare il potere d'acquisto delle retribuzioni, assieme alla produttività, prevedendo un'inflazione media del 5,7 per cento per l'anno in corso, 2,7 per cento nel 2024, e al 2 per cento per il 2025-2026;

come risposta all'inflazione la BCE, da luglio 2022, ha adottato una politica molto restrittiva, ricorrendo per ben 7 volte al rialzo dei tassi di interesse di riferimento per l'area euro. L'ultimo, a inizio maggio 2023, ha portato il tasso di riferimento per le operazioni di rifinanziamento principale al 3,75 per cento. Il costo del denaro è sostanzialmente tornato a livelli mai più raggiunti dal 2008, e la BCE ha già dichiarato di voler proseguire su questa strada per riportare tempestivamente l'inflazione all'obiettivo di medio termine del 2 per cento;

considerato che:

evidentemente, la strategia messa in campo dalla BCE ha avuto e sta avendo un impatto pesantissimo sui mutui e prestiti per imprese e famiglie, in particolar modo sui mutui ipotecari contratti per gli immobili a uso residenziale, portando quelli a tasso variabile ad un tasso che si attesta intorno al 5 per cento, e determinando un ulteriore inasprimento degli *standard* creditizi complessivi che stanno comportando una flessione della domanda di prestiti da parte di famiglie e imprese;

il rischio di insolvenza per i soggetti debitori appare dunque sempre più concreto. Come denunciato da una recente indagine dell'osservatorio "SalvaTuaCasa" (Nomisma per Esdebitami Retake), negli ultimi 12 mesi almeno una famiglia su due ha pagato con difficoltà le rate dei mutui o dei prestiti accesi, un segnale preoccupante per la tenuta del sistema del risparmio privato e di riflesso un potenziale duro colpo al mercato immobiliare, già in flessione;

data la centralità del tema della prima casa, soprattutto sotto il profilo della natalità e della famiglia, come bene necessario alla costituzione e allo sviluppo di nuovi nuclei familiari, e alla luce delle azioni già messe in campo da Governo in materia, come la possibilità, a determinate condizioni, di rinegoziare i mutui ipotecari contratti a tasso variabile e trasformarli a tasso fisso,

così come la proroga delle agevolazioni fiscali e delle garanzie sulla prima casa per gli *under 36*, che ne dimostra la grande attenzione,

si chiede di sapere quali siano le azioni che il Ministro in indirizzo intende porre in essere, nelle sedi opportune, per proseguire nell'azione di tutela di famiglie e imprese esposti agli effetti negativi del rialzo dei tassi di interesse di riferimento dei mutui da parte della BCE, e di contenimento dei medesimi effetti negativi sul mercato immobiliare.

(3-00466)

NICITA, BOCCIA, BAZOLI, MIRABELLI, ROSSOMANDO, VERINI - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:

come riportato da diversi organi di stampa in data 10 maggio 2023, due detenuti del carcere di Augusta (Siracusa) sono deceduti in ospedale, a distanza di 15 giorni, dove erano ricoverati in gravi condizioni a seguito di uno sciopero della fame durato 60 giorni in un caso e 41 nell'altro. Inoltre, un terzo detenuto, sempre secondo quanto riportato dagli organi di stampa, avrebbe tentato il suicidio;

sul decesso sta indagando l'autorità giudiziaria di Siracusa e la notizia è divenuta nota a seguito delle denunce dei sindacati di Polizia penitenziaria e del Garante nazionale delle persone detenute e private della libertà, Mauro Palma;

in particolare, il Garante dei detenuti ha richiamato l'attenzione pubblica "sulla necessità della completa informazione che deve fluire dagli Istituti penitenziari all'Amministrazione regionale e centrale affinché le situazioni problematiche possano essere affrontate con l'assoluta attenzione che richiedono. Sembra ci sia una sorta di timore verso l'opinione pubblica. E invece serve sapere perché affrontare certe questioni può aiutare a prevenire gli esiti più tragici";

inoltre, occorre evidenziare come l'ufficio del Garante dei detenuti abbia denunciato il fatto di non aver ricevuto alcuna segnalazione in merito al ricovero dei due detenuti;

ad oggi, nel 2023 sono 21 i suicidi verificatisi all'interno delle carceri italiane, 85, invece, i suicidi del 2022, un numero mai così alto. Al riguardo, occorre evidenziare come da un rapporto pubblicato da "Antigone" nel 2022, emerga che, mentre l'Italia in generale figura tra i Paesi con un basso tasso di suicidi a livello europeo, se si guarda al tasso di suicidi nelle carceri, invece, la posizione cambia notevolmente, attestandosi al decimo posto tra i Paesi del Consiglio d'Europa;

gli istituti penitenziari italiani sono caratterizzati da una perdurante situazione di sovraffollamento, che ha comportato diverse condanne per il nostro Paese da parte della Corte EDU di Strasburgo. Infatti, su 50.832 posti regolamentari, di cui 47.418 effettivi, i detenuti sono 54.329, con una percentuale di sovraffollamento del 114 per cento, numeri allarmanti e che fanno dell'Italia uno dei Paesi con gli istituti penitenziari più affollati dell'Unione europea;

il primo firmatario della presente interrogazione con l'atto di sindacato ispettivo 3-00184, presentata lo scorso 1° febbraio 2023, aveva già de-

nunciato la preoccupante situazione di alcune strutture carcerarie nella provincia di Siracusa e tra queste quella della casa di reclusione di Augusta, evidenziando come presso la stessa vi fossero quasi 500 detenuti, a fronte di 364 posti regolamentari e a fronte di un organico della Polizia penitenziaria di sole 60 unità;

in occasione della risposta all'interrogazione, resa in Aula dal Sottosegretario di Stato Ostellari, l'interrogante aveva chiarito la necessità di indagare e di intervenire sulla preoccupante crescita e incidenza dei fenomeni suicidari presso i detenuti italiani, oltre che sulla necessità di approntare interventi strutturali legati ad una maggiore presenza di educatori in carcere, figure preziose per le attività intramurarie e ad una più puntuale assistenza psicologica da fornire a tutti i detenuti;

a fronte degli ultimi decessi appare di tutta evidenza come la situazione carceraria della casa di reclusione di Augusta ben lungi dall'essere migliorata sia finanche drammaticamente peggiorata,

si chiede di sapere:

quali iniziative necessarie ed urgenti il Ministro in indirizzo intenda intraprendere affinché siano garantite ai detenuti della casa di reclusione di Augusta condizioni di vita massimamente dignitose e sicure;

quali siano i dati relativi al decorso ospedaliero dei due detenuti deceduti a seguito dello sciopero della fame e quali siano state le tempistiche del ricovero dei medesimi;

per quali motivi non sia stato comunicato all'ufficio del Garante nazionale delle persone detenute e private della libertà l'andamento dello sciopero della fame dei detenuti.

(3-00467)

PAITA, SCALFAROTTO, LOMBARDO - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

più del 90 per cento delle esportazioni dell'Unione europea deriva dall'attività di industrie ad alta intensità di proprietà intellettuale, le quali sono responsabili del 76 per cento del commercio del mercato unico;

al fine di tutelare tali realtà industriali la Commissione europea, lo scorso aprile 2023, ha promosso una serie di interventi normativi in materia di proprietà intellettuale volti ad armonizzare le discipline legislative degli Stati membri sui brevetti essenziali *standard*, sulla concessione obbligatoria di licenze di brevetti in situazioni di crisi e sulla revisione della legislazione sui certificati protettivi complementari;

tali interventi ambiscono a creare un sistema equilibrato, trasparente, affidabile e in grado di limitare il più possibile l'instaurazione di controversie e contenziosi, garantendo concorrenza e competitività sia a livello europeo che sul piano globale;

in questo contesto si inserisce il Tribunale unificato europeo dei brevetti (TUEB), che si propone di realizzare quell'unità della giurisdizione che rappresenta un passaggio fondamentale per assicurare alle imprese una tutela unitaria e uniforme, in ossequio al principio generale della certezza del diritto;

in questi mesi si sta discutendo la ricollocazione della sede di Londra del TUEB che, per effetto della Brexit, deve essere riportata sul territorio di uno Stato membro;

alla sezione di Londra erano assegnati, in forza dell'accordo su un tribunale unificato dei brevetti 2013/C175/01, le controversie in materia di necessità umane, chimica e metallurgia;

il comitato amministrativo del TUEB dovrà quindi deliberare la riassegnazione della sezione londinese ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 2, dell'accordo, il quale prevede che l'accordo stesso possa essere modificato "al fine di adeguarlo a un trattato internazionale in materia di brevetti o al diritto dell'Unione";

la città di Milano, quale capoluogo della regione con il secondo PIL più alto dell'Unione europea, rappresenta la sede naturale dove ricollocare la sezione di Londra del Tribunale, che si stima porterà alla città ambrosiana un indotto per un valore di 350 milioni di euro all'anno;

secondo il comunicato del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale del 18 maggio 2023, la riassegnazione di questa sede alla città di Milano sarebbe ormai imminente, tuttavia secondo organi di stampa si starebbe negoziando per ridurre le competenze ad essa assegnate, soprattutto per quanto concerne la competenza sui brevetti chimico-farmaceutici, che verrebbe riassegnata alla sezione di Parigi, cui è già attribuita la competenza in materia di tecniche industriali, trasporti, tessili, carta, costruzioni, fisica ed elettricità;

tale riassegnazione appare fortemente incoerente rispetto al ruolo dell'Italia in quel comparto (la sola industria farmaceutica italiana produce il 52 per cento dei farmaci venduti in Europa) e appare in contrasto con lo stesso articolo 87, paragrafo 2, appena citato, che consente al comitato di modificare l'accordo solo al fine di adeguarlo a un trattato internazionale in materia di brevetti o al diritto dell'Unione (per esempio la Brexit);

al di là delle indiscrezioni, il *presidium* del TUEB lo scorso 8 maggio ha deciso di ottemperare agli obblighi di operatività assegnando tutte le competenze della sezione di Londra a quelle di Monaco e Parigi a partire dal prossimo 1° giugno, escludendo del tutto qualsiasi riferimento alla sede di Milano;

tale ridimensionamento rischia di pregiudicare sensibilmente gli interessi della città di Milano e del Paese, ma anche del sistema di tutela unificata nel suo complesso, posto che la nuova fisionomia delle competenze del Tribunale comporterebbe il moltiplicarsi delle cause in campo chimico-farmaceutico: la validità di brevetti farmaceutici, chimici e certificati complementari di protezione è frequentemente trattata nell'ambito del medesimo procedimento, e la divisione artificiale delle competenze fra diverse sedi centrali rischia di determinare grandi incertezze dal punto di vista processuale, a discapito del sistema nel suo complesso;

tale circostanza, infatti, porterebbe in molti casi all'impossibilità di instaurare trattazioni congiunte delle controversie, con aumento dei costi e dei tempi per gli operatori;

non si ravvede alcuna motivazione ragionevole che possa giustificare, nel trasferimento della sezione londinese a Milano, la riduzione delle competenze originariamente assegnate,

si chiede di sapere quali iniziative diplomatiche intenda assumere al fine di consentire che l'assegnazione alla città di Milano della sede centrale del TUEB di Londra avvenga nel pieno rispetto delle competenze originariamente assegnate a quest'ultima e se intenda esercitare la facoltà di cui all'articolo 87, paragrafo 3, dell'accordo, che consente a ciascuno Stato membro di dichiarare, entro 12 mesi dalla decisione del comitato, la volontà di non vincolarsi a tale decisione, comportando la convocazione di un'apposita conferenza di revisione con tutti gli Stati membri contraenti al fine portare in quella sede il tema della redistribuzione delle competenze già assegnate alla sezione londinese.

(3-00468)

MAGNI, DE CRISTOFARO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

l'articolo 5 del "decreto bollette" in fase di conversione in legge riserva un trattamento di favore nei confronti delle aziende del settore energetico prevedendo una modalità di calcolo del contributo di solidarietà sugli extraprofitti realizzati nel periodo d'imposta antecedente al 1° gennaio 2023 ridotta rispetto a quella, già largamente generosa, stabilita dall'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 21 del 2022, come modificato dall'articolo 1, commi da 115 a 119, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio per il 2023): una misura che determinerà per il bilancio statale per il solo anno 2023 un mancato gettito del 15,8 per cento ed un conseguente relativo aggravio di oneri pari a 404 milioni di euro;

la stessa relazione di accompagnamento prevede che, "in un'ottica di estrema prudenza e in assenza dei dati dichiarativi relativi all'utilizzo delle suddette riserve nel 2022, si è ipotizzato che in tale annualità l'utilizzo delle riserve in sospensione sia pari al 30% del loro ammontare complessivo con una riduzione della base imponibile del contributo pari a circa 1,6 miliardi di euro";

ancora una volta questo Governo decide di affrontare la crisi energetica derivante dall'effetto della guerra in Ucraina e delle sanzioni economiche internazionali con una misura redistributiva a giudizio degli interroganti tiepida ed inadeguata, foriera di una scelta di totale asservimento ai colossi energetici del settore fossile, attingendo solo in minima parte al totale dei 40 miliardi di euro di extraprofitti accumulati da questi ultimi nel 2022, con l'aggravante che il restringimento della base imponibile del contributo di solidarietà comporterà una sensibile compromissione del gettito atteso per il 2023, rinunciando ad incamerare somme che avrebbero potute essere destinate a politiche energetiche diverse, di transizione energetica, *in primis* quelle di investimento in fonti rinnovabili e di superamento della dipendenza dalle fonti fossili;

l'impennata dell'inflazione nel 2022 ha finito per provocare il più forte impoverimento delle famiglie italiane nella storia recente. Negli ultimi tre mesi del 2022, calcola l'ISTAT, il potere d'acquisto delle famiglie è diminuito del 3,7 per cento rispetto al trimestre precedente. Un calo peggiore (pari al 5,6 per cento) lo si era registrato solo all'inizio del 2000 (4,6 per cento in meno) e nella primavera 2020, ma in quel caso era stato un effetto collaterale

dell'inizio della pandemia, subito bilanciato dall'aumento pari al 6,6 per cento del trimestre successivo. Stavolta sarebbe impossibile aspettarsi un rimbalzo: la causa della caduta del potere di acquisto non è il calo dei redditi (che, al contrario, sono cresciuti dello 0,8 per cento) ma l'aumento dei prezzi, con l'inflazione che ha sfiorato il 12 per cento nell'ultima parte dello scorso anno;

considerato il perdurare della crisi energetica, la situazione di fortissima difficoltà vissuta dalle persone, i salari immobili da 30 anni, l'inflazione altissima, le condizioni della sanità pubblica, il precariato generalizzato cui sono soggette non solo le nuove generazioni ma intere categorie di lavoratori e lavoratrici,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno prevedere nel prossimo provvedimento utile l'integrale restituzione degli extraprofiti realizzati da parte delle società energetiche durante il conflitto russo-ucraino, elevando al 100 per cento l'aliquota di cui all'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 21 del 2022, e destinando il relativo maggior gettito a politiche energetiche che sostengano realmente le persone, le famiglie e le imprese italiane.

(3-00469)

RAPANI - *Al Ministro della cultura.* - Premesso che:

preoccupa la notizia, riportata da fonti di stampa, del rischio di una prossima chiusura di musei e siti archeologici calabresi;

in particolare, secondo la denuncia dei sindacati riportata su un quotidiano locale, "il personale è sempre più esiguo e il rischio concreto è quello di ritrovarsi con musei e siti archeologici chiusi nel cuore dell'estate. Le strutture della Calabria sono ormai svuotate di dipendenti dopo l'emorragia determinata dai pensionamenti a cui non è corrisposto un adeguato turnover. La situazione più eclatante, rilevata già qualche mese fa, riguarda la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio di Catanzaro e Crotone dove sono in servizio soltanto 4 persone (2 amministrativi, 1 centralista e 1 architetto) che lavorano sotto la direzione dell'architetta Stefania Argenti. E pensare che secondo la pianta organica del Ministero i dipendenti dovrebbero essere 35";

considerato che, il 24 aprile 2023, il Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri ha approvato la graduatoria finale di idoneità dei profili di operatore amministrativo gestionale (17 unità), operatore tecnico (38 unità), operatore alla fruizione, accoglienza e vigilanza (153 unità) relativi alla procedura selettiva pubblica per il reclutamento di 1.956 unità di personale non dirigenziale a tempo determinato in varie aree di inquadramento, per il Ministero della cultura, il Ministero della giustizia e il Ministero dell'istruzione;

rilevato inoltre che:

secondo quanto si apprende dalla medesima denuncia sindacale, il Ministero della cultura, ad oggi, nonostante la drammatica carenza di personale degli istituti e luoghi della cultura della Calabria, non avrebbe avviato le necessarie attività istruttorie per la contrattualizzazione dei vincitori;

musei, parchi archeologici, soprintendenze, archivi e biblioteche scontano da tempo una carenza di personale che ne rende difficile, se non impossibile, la normale gestione e programmazione delle varie attività;

preoccupante, in particolare, la situazione dei siti pertinenti al parco archeologico di Sibari e della Direzione regionale musei, dove il personale di accoglienza e vigilanza in servizio, già numericamente inferiore di oltre il 50 per cento rispetto all'organico previsto, sarà a breve ulteriormente ridotto in vista dei pensionamenti ormai prossimi, a tal punto da non poter più garantire l'apertura nei prossimi mesi estivi;

valutato che, se non si interverrà tempestivamente, tale situazione rischia di penalizzare la Calabria nell'accessibilità, fruibilità e promozione, soprattutto in vista della stagione turistica alle porte, di un patrimonio di inestimabile valore, quello archeologico e culturale, che costituisce una delle realtà più positive della regione; un patrimonio che, invece, deve costituire la leva strategica per il rilancio culturale, economico e sociale della Calabria,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se, accertata la veridicità e la gravità, quali urgenti iniziative di competenza intenda assumere per sbloccare la condizione di stasi nell'assunzione dei vincitori dei concorsi del Ministero, al fine di ripianare le piante organiche e garantire la piena operatività dei musei e siti archeologici della Calabria.

(3-00470)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

ALFIERI - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

con la legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio per il 2023), il Governo ha ridotto i fondi per il funzionamento dei 118 Comitati per gli italiani all'estero, COMITES, presenti nel mondo, riducendo il finanziamento dai 2.248.138 euro previsti nel 2022 ai 1.248.138 del 2023, una riduzione di quasi il 50 per cento, quantificabile in un finanziamento di poco più di 10.000 euro per ciascun COMITES per l'anno 2023, appena sufficienti a garantire il funzionamento ordinario;

la riduzione comporta nei fatti l'impossibilità per i COMITES di svolgere il prezioso compito di tutela e integrazione dei connazionali all'estero, così come il lavoro legato alla promozione della lingua e cultura italiana nel mondo, determinando dunque un pesante impoverimento dei mezzi a disposizione delle comunità italiane all'estero;

a titolo esemplificativo basti pensare al COMITES di San Marino, che ha subito il taglio di oltre il 50 per cento del finanziamento rispetto a quello ricevuto nel 2022, a causa del quale sarà costretto a disdire il contratto di locazione dell'immobile dove si trova la propria sede, stante l'impossibilità, a fronte dell'esiguità dei fondi, di sostenere il pagamento del canone annuo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente provvedere a rifinanziare già in occasione del primo provvedimento utile, la dotazione prevista per i COMITES, anche alla luce del prezioso lavoro che essi svolgono per la comunità dei nostri connazionali all'estero.

(3-00464)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MAIORINO, DI GIROLAMO, TREVISI, DE ROSA - *Ai Ministri dell'ambiente e della sicurezza energetica e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.* - Premesso che:

l'articolo 9 della Costituzione prevede che la Repubblica tuteli l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni; sancisce, inoltre, che la legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali;

l'articolo 19, comma 2, della legge n. 157 del 1992, recentemente modificato dall'articolo 1, comma 447, della legge n. 197 del 2022, sancisce che "Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano (...) provvedono al controllo delle specie di fauna selvatica anche nelle zone vietate alla caccia, comprese le aree protette e le aree urbane, anche nei giorni di silenzio venatorio e nei periodi di divieto. Qualora i metodi di controllo impiegati si rivelino inefficaci, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono autorizzare, sentito l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, piani di controllo numerico mediante abbattimento o cattura";

l'articolo 19-ter, comma 1, della legge n.157 del 1992 prevede un piano straordinario per la gestione e il contenimento della fauna selvatica di durata quinquennale. Secondo il comma 3 le attività di contenimento disposte nell'ambito del piano "non costituiscono esercizio di attività venatoria e sono attuate anche nelle zone vietate alla caccia, comprese le aree protette e le aree urbane, nei giorni di silenzio venatorio e nei periodi di divieto";

il piano, attuato a livello regionale, prevede la possibilità di avvalersi anche dei cacciatori iscritti negli ambiti venatori di caccia o nei comprensori alpini, nonché dei proprietari o dei conduttori dei fondi nei quali il piano trova attuazione, purché muniti di licenza per l'esercizio venatorio;

recentemente la Conferenza Stato-Regioni ha sancito l'intesa sullo schema di decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, concernente "ricostituzione del comitato tecnico faunistico-venatorio nazionale", di cui all'articolo 8 della legge n. 157 del 1992, recante "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio";

considerato che:

le attività del citato piano straordinario, potendo essere svolte in aree protette, devono rispettare quanto previsto dalla direttiva 92/43/CEE (direttiva "Habitat") nonché dalla direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici, per la tutela dei quali devono essere istituite le cosiddette zone di protezione speciale (ZPS);

l'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997, che recepisce la direttiva "Habitat", prevede la valutazione di incidenza (VIInA), attraverso la quale è possibile dare ragionevole certezza scientifica che il piano o programma non pregiudicherà l'integrità dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione;

considerato inoltre che:

l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), che ha assorbito l'Istituto nazionale per la fauna selvatica, di cui all'articolo 7 della legge n. 157 del 1992, opera quale organo scientifico e tecnico di ricerca e consulenza per lo Stato, le Regioni e le Province nel campo di applicazione della citata legge;

l'ISPRA riveste inoltre un ruolo primario nella conservazione e gestione della fauna selvatica e il piano straordinario può sovrapporsi alle attività di supporto tecnico-scientifico fornite dall'ente nel merito dell'applicazione delle citate direttive europee in materia di biodiversità;

considerato infine che circa la mancata o erronea applicazione delle direttive comunitarie, l'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea prevede che la Commissione, quando reputi che uno Stato membro abbia mancato a uno degli obblighi a lui incombenti in virtù dei trattati, emette un parere motivato al riguardo, dopo aver posto lo Stato in condizioni di presentare le sue osservazioni. Qualora lo Stato in causa non si conformi a tale parere nel termine fissato dalla Commissione, questa può adire la Corte di giustizia dell'Unione europea,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano che il piano straordinario per la gestione e il contenimento della fauna selvatica sia in contrasto con le direttive comunitarie in materia di *habitat* e biodiversità;

quali iniziative siano state intraprese per garantire il rispetto delle direttive comunitarie in materia di *habitat* e biodiversità nell'*iter* di approvazione del piano straordinario per la gestione e il contenimento della fauna selvatica.

(4-00473)

CASTIELLO, ALOISIO, LOPREIATO, BILOTTI, DE ROSA, MARTON, MAZZELLA, PIRRO, DI GIROLAMO, CROATTI, MAIORINO, GUIDOLIN, NAVE, CASTELLONE, FLORIDIA Barbara, BEVILACQUA, CATALDI, LOREFICE, PIRONDINI, TREVISI - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

il Tribunale di Sala Consilina, in provincia di Salerno, è stato soppresso ed accorpato al Tribunale di Lagonegro, di ben più piccole dimensioni, situato fuori provincia (Potenza) e fuori regione (Basilicata);

tale aggregazione ha comportato l'eliminazione di una struttura giudiziaria ospitata in una sede idonea e funzionale, per dislocarla nei ristretti spazi, già di per sé insufficienti, del Tribunale di Lagonegro, che si è venuto a trovare, di conseguenza, nell'attuale condizione di grave criticità;

l'accorpamento, in luogo di garantire economicità, efficienza e celerità dei giudizi, ha provocato disfunzioni, ritardi, diseconomie, violando una delle regole cardine dell'ordinamento comunitario costituita dal principio di prossimità della giustizia (art. 10 del Trattato sull'Unione europea), con l'aggravio di spese e di disagi per il cittadino e per le imprese del vasto territorio del Vallo di Diano;

la soppressione del Tribunale di Sala Consilina si è rivelata, alla prova dei fatti, un clamoroso errore nella revisione della geografia giudiziaria al

punto da assurgere a caso emblematico, a livello nazionale, del fallimento, almeno *in parte qua*, della riforma Severino (legge n. 190 del 2012);

la soppressione del Tribunale di Sala Consilina ha avuto luogo sconsideratamente sia sotto il profilo dell'efficienza del Tribunale medesimo, il primo in Italia ad attuare la digitalizzazione, sia sotto il profilo della tutela dell'ordine pubblico, gravemente compromesso dalla scomparsa dal vasto territorio valdianese di un infungibile presidio di legalità. Ed invero, nelle ultime relazioni semestrali della DIA è emersa a chiare lettere l'inquietante circostanza della progressiva infiltrazione della criminalità organizzata in estensione dal nord della provincia di Salerno e della provincia di Cosenza;

la soppressione ha costituito un incentivo per le infiltrazioni criminali, che hanno trovato uno spazio libero, non più presidiato dallo Stato;

in definitiva, la soppressione del Tribunale di Sala Consilina ha penalizzato i cittadini del Vallo di Diano privandoli della funzione della giustizia, in spregio agli articoli 24, 111 e 113 della Costituzione, ha soppresso una delle sedi giudiziarie più efficienti ed ha esposto la comunità locale all'incombente rischio di aggressione da parte della criminalità organizzata,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle gravi criticità e quali urgenti misure intenda adottare per riattivare il Tribunale di Sala Consilina, che vanta il possesso di tutte le condizioni e di tutti i requisiti occorrenti per la sua riapertura e per l'efficiente ripresa dell'attività.

(4-00474)

BORGHESE - Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale. - Premesso che:

i consolati italiani all'estero rappresentano un presidio fondamentale della rete diplomatica e della presenza dello Stato nel mondo, agendo sia da punto di contatto tra le autorità italiane e quelle straniere, ma fornendo anche, in quei territori meno centrali, servizi di primaria importanza ai cittadini italiani all'estero e stranieri che per qualsiasi motivo debbano interagire con il nostro Paese;

in Brasile è attiva una rete consolare capillare particolarmente strutturata, che è presente a Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro e San Paolo ma che, per via della notevole estensione territoriale, non è in grado di offrire servizi consolari in tutte le aree geografiche del Paese, che possono risultare distanti anche migliaia di chilometri dalle sedi consolari più vicine;

nella vicina Argentina i servizi consolari hanno attivato la figura del "funzionario itinerante" come servizio che offre ai connazionali residenti all'estero presso sedi distanti dagli uffici consolari una modalità agevolata per la richiesta di rilascio del passaporto, consentendo ai consoli onorari, presenti capillarmente su tutta la rete consolare italiana, di acquisire tramite postazioni mobili i dati personali e biometrici (foto, firma e impronte digitali) necessari per il rilascio del passaporto e trasmetterli da remoto al consolato di riferimento per la stampa del documento,

si chiede di sapere se si intenda attivare o se sia già in corso di attivazione il citato servizio "missione del funzionario itinerante" anche in Brasile,

in modo tale da andare incontro alle esigenze dei nostri connazionali residenti all'estero.

(4-00475)

MAZZELLA, GUIDOLIN, CROATTI, CATALDI, NATURALE, PIRONDINI, DI GIROLAMO, MAIORINO, BEVILACQUA, SCARPINATO, NAVE - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

i lavori socialmente utili (LSU) hanno ad oggetto la fornitura di servizi e la realizzazione di opere svolte mediante l'utilizzo di soggetti percettori di sostegno al reddito in stato di svantaggio nel mercato del lavoro, che vengono impiegati a beneficio della collettività. Più dettagliatamente, il decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 150, recante disposizioni per il riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive, ha individuato tra i soggetti utilizzabili in attività socialmente utili i lavoratori disoccupati espulsi dalle medie e grandi imprese in cassa integrazione, gli ex disoccupati speciali provenienti dall'edilizia, i lavoratori disoccupati iscritti da più di due anni nelle liste del collocamento;

analogaente, individua tra i soggetti promotori dei progetti di lavori socialmente utili: le amministrazioni pubbliche, gli enti pubblici economici, le società a totale o prevalente partecipazione pubblica, le cooperative che gestiscono servizi sociosanitari ed educativi e quelle per lo svolgimento di attività agricole, industriali, commerciali o di servizi;

il bacino storico nazionale dei lavoratori socialmente utili si suddivide in due categorie di attori: i cosiddetti transitoristi, di competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, e i cosiddetti non transitoristi, a carico delle Regioni. Ad oggi, nel nostro Paese si registrano circa 14.500 lavoratori socialmente utili, operativi soprattutto nelle regioni meridionali, e coinvolgono circa un migliaio di enti locali;

per quanto concerne l'accredito della contribuzione figurativa, a seguito delle indicazioni fornite dal Ministero del lavoro, con la circolare INPS n. 188 del 7 ottobre 2016, i periodi da accreditare sono quelli di lavoro effettivo e le attività socialmente utili vanno svolte da ciascun lavoratore senza soluzione di continuità e devono risultare dalle delibere di istituzione del progetto e dalle singole delibere di proroga delle attività adottate dall'ente utilizzatore;

tuttavia, nonostante tra gli enti utilizzatori e i soggetti impegnati sussista un vero e proprio rapporto di subordinazione, non è mai stato previsto il riconoscimento di un regolare contratto di lavoro e i lavoratori percepiscono dall'INPS un assegno di sussidio per attività socialmente utili per un importo inferiore a 600 euro, cui si aggiunge il mancato versamento dei contributi pensionistici. Pertanto, a fronte dell'erogazione della prestazione svolta, non segue il sostanziale incremento pensionistico, generandosi un *vulnus* che va sanato;

considerato che:

nel 2018 l'Unione sindacale di base (USB) ha depositato formale denuncia presso la Commissione dei diritti sociali europea e nel 2022 la UE ha

riconosciuto che i lavoratori socialmente utili in realtà svolgono lavoro subordinato presso la pubblica amministrazione;

recentemente, nel mese di febbraio 2023, la confederazione CISAL e la federazione SIAD-CSA hanno presentato alla Corte di cassazione una proposta di legge di iniziativa popolare, volta ad assicurare delle pensioni più dignitose agli LSU delle regioni italiane attraverso il riscatto dei contributi figurativi da parte di quanti hanno prestato la loro opera in attività di lavori socialmente utili ai fini della misura delle pensioni, atteso che lo Stato riconosce loro solo i contributi figurativi senza alcun peso economico;

a parere degli interroganti, atteso il prezioso supporto che i lavoratori socialmente utili, da sempre, apportano agli enti in cui prestano servizio, si rende necessario contrattualizzare a tempo indeterminato questi lavoratori prevedendo un impegno settimanale superiore alle 18 ore, nonché il riconoscimento economico dei contributi che, ad oggi, sono solo figurativi,

si chiede di sapere:

quali siano le modalità attraverso cui il Ministro in indirizzo intenda affrontare la problematica descritta;

se condivida l'opportunità di favorire la stabilizzazione piena dei lavoratori socialmente utili, prevedendo altresì il riconoscimento economico dei contributi che, ad oggi, sono solo figurativi.

(4-00476)

CROATTI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso che: il regolamento generale per la protezione dei dati personali 2016/679 (general data protection regulation, GDPR) è la principale normativa europea in materia di protezione dei dati personali;

il garante europeo per la *privacy* ha disposto che il trasferimento dei dati delle pubbliche amministrazioni verso gli USA, e quindi fuori dalla protezione dei dati offerta dal GDPR, sia vietata. Questo a causa del "Cloud act", che consente alle autorità statunitensi, forze dell'ordine e agenzie di *intelligence* di acquisire dati informatici dagli operatori di servizi di *cloud computing* a prescindere dal luogo in cui questi dati si trovano, quindi anche se sono su *server* fuori dagli USA. La sola condizione è che questi operatori siano sottoposti alla giurisdizione degli Stati Uniti, anche se siano società europee che hanno una filiale negli Stati Uniti o che operano nel mercato americano;

i dati del polo strategico nazionale (PSN), l'infrastruttura per la gestione in *cloud* dei dati critici della pubblica amministrazione, finanziata da un miliardo di euro del piano nazionale di ripresa e resilienza, devono essere protetti secondo le norme del GDPR europeo e quindi non sono compatibili fornitori di servizi USA;

il bando per la realizzazione del PSN è stato vinto prima dalle società Aruba e Fastweb (22 giugno 2022) ed è stato poi assegnato per diritto di prelazione (8 luglio 2022) alle società SOGEI, Leonardo, CDP Equity e TIM. La convenzione è stata firmata il 26 agosto 2022 con il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri. Nella convenzione si fanno espliciti riferimenti ai servizi *cloud* erogati da aziende USA quali "Google cloud" di Google LLC, "Microsoft azure" di Microsoft corporation e "Oracle cloud infrastructure" di Oracle corporation;

in particolare, a marzo 2020 TIM e Google cloud hanno sottoscritto un importante accordo di collaborazione della durata di 5 anni, rinnovabile per ulteriori 5. L'impegno congiunto di Google e TIM ha previsto la realizzazione di due *region* in Italia (per complessive sei *availability zone*) con rilascio progressivo ad iniziare dal primo trimestre 2022. TIM può comunque ospitare altri *cloud provider* nei propri *data center*. Le condizioni previste dalla *partnership* per quanto riguarda le attività commerciali possono essere estese ad altre aree geografiche dove è presente il gruppo TIM, previo accordo tra le parti. TIM e GCP (Google cloud platform) stanno lavorando congiuntamente per la realizzazione della soluzione a supporto della *region* dedicata a GCP per il mercato italiano con uno specifico *focus* per la realizzazione del polo strategico nazionale che costituirà la prima esperienza in assoluto di questo tipo in Italia per l'intero mercato dei CSP (*cloud services provider*);

a maggio 2021 Leonardo e Microsoft hanno sottoscritto un *memorandum of understanding* volto a dare il via ad una collaborazione industriale che ha come finalità anche la realizzazione di progetti per la trasformazione digitale della pubblica amministrazione italiana e per le infrastrutture critiche nazionali, focalizzandosi sulla protezione dei dati e l'impiego di tecnologie e soluzioni *cloud* avanzate, come quelle inserite nella proposta per il futuro PSN;

TIM, Oracle e Noovle (gruppo TIM) hanno firmato a luglio 2021 un *memorandum of understanding* che definisce una *partnership* industriale fondata sui seguenti punti: 1) utilizzo delle soluzioni Oracle cloud per gli ambienti della pubblica amministrazione e in particolare per il polo strategico nazionale; 2) ospitare una *region* italiana di Oracle nei *data center* di TIM; 3) abilitazione di Noovle come *cloud service provider* di Oracle. Attraverso questo accordo TIM completa il piano di servizio *multicloud* anche a livello di nodo di connettività e aggiunge ai precedenti accordi un tassello fondamentale per fornire ai clienti differenti opzioni di uso del *cloud* pubblico. L'accordo con Oracle mira alla creazione di soluzioni *cloud* di tipo *data driven* e abilita Noovle ad erogare servizi in ambito *cloud* di Oracle includendo specificamente servizi basati su appliance ingegnerizzate (exadata), il Cloud@Customer e la *region* dedicata. Oracle cloud infrastructure è una piattaforma ampia e profonda di servizi *cloud* pubblici che consente ai clienti di creare ed eseguire un'ampia gamma di applicazioni in un ambiente scalabile, sicuro, ad alta disponibilità e ad alte prestazioni;

il 25 marzo 2022 la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, hanno annunciato un'intesa "di principio", che al momento è una dichiarazione di intenti politica tesa a "implementare riforme che rafforzino la protezione della privacy e delle libertà civili che siano compatibili con le attività di intelligence statunitensi";

il riferimento è proprio al Cloud act, la legge federale del 2018, ma è difficile stabilire in che tempi l'accordo diventerà operativo, e, soprattutto, se sarà in grado di non essere invalidato di nuovo davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea,

si chiede di sapere:

se si ritenga che il Governo statunitense, che potrebbe legittimamente avere interessi strategici opposti ai nostri, possa arrogarsi il diritto assoluto di accesso, ad esempio ai *database* degli ospedali, dei medici, delle banche;

se il Governo intenda rispondere alle sollecitazioni del garante europeo per la *privacy* e rispettare le sentenze “Schrems I” e “Schrems II” della Corte di giustizia dell’Unione e come intenda proteggere i dati personali dei cittadini e quelli della pubblica amministrazione italiana, visto che al momento gli USA sono ancora un Paese terzo ai sensi del GDPR;

quali misure ulteriori siano state approntate per garantire la conformità con il GDPR e chi abbia effettuato la valutazione di impatto sulla protezione dei dati;

se ci sarà un soggetto incaricato di un *audit* prima del “*go-live*” e poi periodicamente, e se i risultati degli *audit* saranno resi pubblici;

poiché i dati saranno in *data center* di Google, Amazon o Microsoft su territorio italiano, quale livello di autonomia abbiano Google, Amazon e Microsoft su quei dati e, considerato che sono dati fondamentali, quali garanzie avranno i cittadini italiani. E se i dipendenti di Google, Amazon e Microsoft coinvolti saranno verificati dalla DIGOS;

quanta parte dei fondi del PNRR sarà impiegata per pagare i contratti con “i GAFAM” (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft), e quanta verrà investita nello sviluppo di tecnologie e di *cloud* europei.

(4-00477)

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

l’Italia intrattiene con le autorità del Bahrein solide relazioni diplomatiche, istituzionali e commerciali, tanto da essere diventata nel 2021 il primo fornitore commerciale europeo del Paese, mantenendo la nona posizione a livello globale: ammonta infatti a 308 milioni di dollari il valore economico degli scambi commerciali tra i due Paesi registrati nei soli primi otto mesi del 2021;

secondo quanto riferisce l’ambasciata italiana nella capitale Manama, il principale obiettivo dell’azione dell’Italia in Bahrein è il consolidamento delle relazioni bilaterali, che già registrano un dialogo costruttivo sulle tematiche di politica internazionale e regionale;

considerato che:

i dati diffusi da molteplici operatori evidenziano come in Bahrein, su una popolazione di poco meno di 2 milioni di abitanti, ci sarebbero attualmente oltre 1.500 prigionieri politici, che sono ingiustamente detenuti per aver esercitato le loro libertà civili e i loro diritti fondamentali;

in particolare, come segnala l’associazione non governativa “Americans for democracy & human rights”, in Bahrein si registrano continue violazioni dei diritti umani e nel dettaglio, a partire dalla cosiddetta “Primavera araba” del 2011, numerosi attivisti, difensori dei diritti umani e giornalisti sono stati arbitrariamente arrestati e imprigionati per aver partecipato a manifestazioni pacifiche: queste persone sono state arrestate arbitrariamente e condannate a seguito di processi iniqui basati esclusivamente su confessioni ottenute con la tortura;

nel corso degli anni, il Governo è stato in grado di mettere a tacere chiunque si opponesse a esso utilizzando strumentalmente una normativa antiterrorismo vaga e incerta: il trattamento riservato a questi prigionieri viola numerosi trattati e convenzioni ratificati dal Bahrein, tra cui la convenzione contro la tortura e il patto internazionale sui diritti civili e politici;

in molti casi, l'unico strumento di protesta a disposizione dei detenuti è lo sciopero della fame, ma le autorità continuano a ignorare le loro richieste: tra questi prigionieri possiamo ricordare Hassan Mushaima, *leader* del movimento Al-Haq per la libertà e la democrazia, il quale, sempre secondo le osservazioni dell'organizzazione non governativa citata è stato ripetutamente arrestato “per aver promosso la democrazia, la giustizia e i diritti umani. Nel 2011 è stato condannato all'ergastolo sulla base di una confessione ottenuta sotto tortura”; nel luglio 2021 egli è stato trasferito d'urgenza in ospedale a causa del deterioramento delle sue condizioni di salute, ma gli sono state negate le comunicazioni e le visite della sua famiglia; Abduljalil Al-Singace, di 61 anni, attivista per i diritti umani e membro del gruppo di opposizione Al-Wefaq, ora soppresso, gravemente malato e secondo l'organizzazione è stato più volte arrestato più volte e sottoposto a tortura; Al-Singace è in sciopero della fame da oltre 300 giorni; Abdulwahab Husain, cittadino bahreinita di 64 anni, stato arrestato insieme ad altri *leader* religiosi e dell'opposizione politica nel febbraio 2011 per aver guidato proteste non violente a favore della democrazia, è stato condannato all'ergastolo con l'accusa di aver tentato di rovesciare il Governo e di aver cospirato con gruppi e forze esterne,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle vicende descritte e se non ritenga opportuno e urgente intervenire presso tutte le sedi internazionali per fare pressione con il Governo del Bahrein e ottenere il rigoroso rispetto dei diritti fondamentali di tutte le persone, comprese quelle detenute;

se non ritenga urgente e opportuno, anche in ragione della consolidata relazione commerciale con l'Italia, ricorrere agli strumenti di natura diplomatica e giuridica, inclusa la rinegoziazione degli accordi economici e commerciali, qualora vengano riscontrati comportamenti che violino i diritti umani e le libertà fondamentali da parte delle competenti autorità del Bahrein.

(4-00478)

MENNUNI - *Ai Ministri della cultura e dell'università e della ricerca.* - Premesso che:

presso il Ministero della cultura è stata istituita una “commissione tecnica interministeriale MIC/MUR per le attività istruttorie finalizzate all'accreditamento delle istituzioni formative per la vigilanza sull'insegnamento del restauro”;

tra le attribuzioni conferite alla commissione vi è quella di esprimere un parere di valutazione rispetto alle istanze prodotte dagli istituti preposti per perfezionare il rispettivo percorso di accreditamento;

al riguardo, la DAAM S.r.l., con sede legale ed operativa in via Licinio Murena a Roma, ente gestore dell'Istituto restauro di Roma, funzionante con decreto istitutivo del Ministero per i beni e le attività culturali UDCM rep. decreti 16 novembre 2018 n. 506, ha inoltrato comunicazione di subentro, a

seguito di acquisizione di ramo d'azienda, rispetto all'Istituto già da tempo accreditato ed in possesso di tutta la documentazione, i requisiti e le caratteristiche necessarie;

la commissione interministeriale ha convocato un'apposita riunione tecnico-amministrativa, alla presenza dei rappresentanti dell'istituto richiedente, nel corso della quale sono stati evidenziati, seppur in maniera molto generica e indistinta, diversi rilievi ed alcune perplessità che mettono financo in discussione l'accreditamento stesso dell'istituto e che, allo stato attuale, impediscono il perfezionamento del subentro della DAAM S.r.l.;

ad oggi, a distanza di circa 8 mesi dalla comunicazione, la DAAM non risulta ancora inserita nell'elenco degli istituti accreditati, con pregiudizio sia per l'Istituto restauro stesso che, soprattutto, degli studenti, giunti ad una fase critica ed importantissima dell'anno, ossia quella ad immediato ridosso della pubblicazione dei bandi per il conseguimento di borse di studio ed altre similari forme di agevolazione. Gli studenti, infatti, *rebus sic stantibus*, in assenza dell'accreditamento, rischiano di non poter conseguire borse di studio ed agevolazioni e di scoprirlo, dopo laborioso percorso di studi, proprio a ridosso delle pubblicazioni dei bandi, ritrovandosi di fatto supini destinatari dei lunghissimi tempi dell'istruttoria, con lavori di fatto iniziati dalla commissione mesi dopo la presentazione della comunicazione ed a ridosso della data del 31 maggio 2023, a partire dalla quale avvengono poi le pubblicazioni dei bandi per le agevolazioni agli studenti;

nello specifico, la commissione interministeriale, nel corso della riunione, ha fatto riferimento alla sussistenza di uno scritto anonimo, inviato alla commissione medesima, in cui sarebbe stata riportata una serie di criticità nell'istituto interessato;

la commissione, nella riunione, non essendo riuscita ad esplicitare in maniera tangibile le generiche argomentazioni critiche contro la correttezza e la solida affidabilità dell'istituto, anche per le argomentazioni analitiche dei suoi rappresentanti, ha poi deciso di aggiornare i lavori a data da destinarsi, ancora una volta allungando quei tempi dell'istruttoria con notevole ulteriore pregiudizio dell'istituto;

solo a seguito di formali solleciti scritti da parte dell'Istituto restauro, nel pomeriggio del 17 maggio è pervenuta richiesta, peraltro informalmente inoltrata, di una considerevole e gravosa mole di documenti;

sia per la tutela dei propri diritti ed interessi, che per le finalità pubbliche perseguite a tutela degli studenti, i quali rischiano di perdere le borse di studio e le connesse e correlate agevolazioni similari, laddove l'istituto non risultasse regolarmente accreditato entro il 31 maggio e quindi prima della pubblicazione dei bandi, l'istituto sarebbe costretto a porre in essere una gravosa attività in tempi strettissimi, poiché è impensabile consegnare il tutto entro la scadenza, dovendo l'istruttoria concludersi ben prima di quella data per non ledere gli studenti;

ad ogni buon fine, a giudizio dell'interrogante non è accettabile che i lavori di un'importante commissione consultiva vengano condizionati da profili generici, non meglio chiariti, e che si svolgano con tempistiche eccessive, quasi di un anno nella fattispecie considerata, e che si sia inizialmente attribuita rilevanza probatoria ad una lettera anonima, in spregio alle regole di

serena imparzialità che devono regolare i lavori di commissioni interministeriali, il cui fine, nella fattispecie, è garantire l'istruzione paritaria tra pubblico e privato, rispettando il dettato costituzionale in materia di libertà di studi. Inoltre, l'istituto è stato sommerso dall'inoltro di una mole notevole di documentazione, con le ovvie conseguenze che ciò comporta a livello organizzativo, di reperimento e di predisposizione, il tutto da svolgersi con tempistiche celerissime proprio perché la richiesta è pervenuta ormai a ridosso del termine del 31 maggio, superato il quale, in assenza di avvenuto accreditamento, i danni sarebbero incalcolabili sia per il medesimo istituto che per gli studenti, si chiede di sapere:

se la commissione tecnica per le attività istruttorie finalizzate per la vigilanza sull'insegnamento del restauro sia effettivamente provvista di un idoneo regolamento, in grado di disciplinare le tempistiche di espletamento dei compiti ad essa attribuiti e le conseguenze derivanti dal ritardo nella loro realizzazione;

se la medesima commissione tecnica abbia la facoltà di subordinare un mero subentro, ossia la semplice presa d'atto del cambio di attestazione del soggetto giuridico che gestisce l'Istituto restauro già regolarmente accreditato, all'espletamento di gravosa istruttoria;

se i Ministri in indirizzo non ritengano tali condotte disallineate a regole di deontologia professionale e istruttoria, stante l'importanza che può avere il parere di una commissione chiamata a svolgere il proprio compito con assoluta imparzialità, valutando in modo congruo e specchiato i profili meritocratici di operatori del settore, invece di subordinarli alla verifica di ignote accuse sulla base di scritti anonimi;

se non ritengano di svolgere le necessarie verifiche nei confronti della commissione, in modo da accertarne la dovuta coerenza rispetto alle finalità di istituto e le motivazioni per le quali nella vicenda si sarebbero adottati criteri inquisitori ingiustificati ed incompatibili con un sereno espletamento di una ordinaria attività istruttoria in favore di tutti gli istanti;

se ritengano di valutarne la composizione, al fine di verificare se vi siano conflitti di interessi di alcuni membri della commissione di valutazione e di ispettori, che nel compimento di attività istruttoria e sopralluoghi si trovino ad operare presso istituti concorrenti nella città di Roma e svolgenti i medesimi corsi di laurea in "restauro e conservazione dei beni culturali", apparendo ciò evidentemente controindicato per chi sia chiamato ad esercitare una funzione *super partes* nell'ambito di una didattica di particolare portata sul piano della divulgazione in un rilevante settore della cultura e delle belle arti.

(4-00479)

CUCCHI - *Ai Ministri della salute e dell'interno*. - Premesso che:

l'articolo 35 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, prevede che la Presidenza del Consiglio dei ministri promuova lo sviluppo di un'infrastruttura ad alta affidabilità distribuita sul territorio nazionale, destinata alle pubbliche amministrazioni e volta alla razionalizzazione e al consolidamento dei loro centri per l'elaborazione delle informazioni della pubblica amministrazione (CED);

nell'ambito del citato CED, di cui all'articolo 8 della legge 1° aprile 1981, n. 121, esiste un applicativo denominato "Armi web", che costituisce un'anagrafe dei detentori e titolari di porto d'armi, nel quale sono registrati i dati di coloro che hanno denunciato la disponibilità di un'arma sulla base di un titolo di polizia;

sul tema è intervenuta anche la legislazione europea, in attuazione della quale è stato disposto, all'articolo 11 del decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 104, l'istituzione, presso il Dipartimento della pubblica sicurezza, di un nuovo sistema informatico destinato alla tracciabilità delle armi e delle munizioni che siano state immesse sul mercato nazionale: il sistema prevede la registrazione di tutti i passaggi della vita dell'arma fino al momento della sua disattivazione o demolizione. A tal fine, è prevista l'adozione di un decreto del Ministero dell'interno per l'attuazione pratica del dettato normativo;

in merito ai requisiti psicofisici necessari per l'ottenimento del necessario nulla osta del questore, preordinato rispetto alla licenza di possesso d'armi, gli articoli 35, comma 7, e 38 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, come modificato, prevedono che le autorizzazioni in materia di armi non possono essere rilasciate a soggetti affetti da "malattie mentali", facendo riferimento ad un concetto molto ampio, che si intende comprensivo di ogni patologia di carattere psichico;

ai sensi del testo unico, il questore subordina il rilascio del nulla osta alla presentazione di un certificato rilasciato dal settore medico legale delle aziende sanitarie locali, o da un medico militare, della Polizia di Stato o del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, dal quale risulti che il richiedente non sia affetto da malattie mentali oppure da vizi che ne diminuiscano, anche temporaneamente, la capacità di intendere e di volere, ovvero dal quale non risulti che il medesimo soggetto assuma, anche occasionalmente, sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero abusi di alcool;

nello specifico, il comma 2 dell'articolo 6 del decreto legislativo 26 ottobre 2010, n. 204, rimette ad un decreto del Ministero della salute l'adozione della disciplina sulle modalità di accertamento dei requisiti psicofisici per l'idoneità alla detenzione delle armi e per il conseguimento di qualunque licenza di porto d'armi, ivi compreso il nulla osta al loro acquisto. Con il medesimo decreto devono essere definite le modalità dello scambio protetto dei dati informatizzati tra il servizio sanitario nazionale e gli uffici delle forze dell'ordine nei procedimenti finalizzati all'acquisizione, alla detenzione ed al conseguimento di qualunque licenza di porto delle armi, nonché le modalità informatiche e telematiche con le quali il sindaco, in qualità di autorità sanitaria, comunica agli uffici e ai comandi delle forze di polizia l'adozione di misure o trattamenti sanitari obbligatori connessi a patologie che possono determinare il venire meno dei requisiti psicofisici per l'idoneità all'acquisizione, alla detenzione e al rilascio di qualsiasi licenza di porto di armi, nonché al rilascio del nulla osta di cui all'articolo 35, comma 7, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza;

considerato che:

in sede di conversione del decreto-legge n. 76 del 2020, era stato accolto come raccomandazione in Senato l'ordine del giorno 0/1883/49/1 e 8

presentato dai senatori Ferrara e Campagna, il quale, nello specifico, impegna il Governo ad accelerare l'adozione dei provvedimenti attuativi previsti all'articolo 11 del decreto legislativo n. 104 del 2018 e all'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 204 del 2010;

a tutt'oggi non risulta all'interrogante che tale decreto sia stato adottato, nonostante il fatto che lo scambio di informazioni e la previsione di un coordinamento tra la struttura sanitaria che ha in cura il soggetto affetto da disturbi mentali, di personalità o comportamentali e l'autorità di pubblica sicurezza permetterebbe di intervenire tempestivamente per il sequestro dell'arma, ma anche, e soprattutto, costituirebbe un formidabile strumento di prevenzione rispetto agli episodi delittuosi che le nostre cronache oramai riportano quasi giornalmente,

si chiede di sapere come i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di propria competenza, vogliano dare seguito a quanto richiesto, ribadendo l'urgenza e l'improcrastinabilità dell'attuazione della normativa, al fine di garantire l'ottimizzazione del flusso informativo fra aziende sanitarie locali e la banca dati del Ministero dell'interno e di limitare, al contempo, ipotetici usi distorti delle licenze di porto delle armi da parte di soggetti affetti da malattie mentali o disturbi psichici.

(4-00480)

MENIA - Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale. - Premesso che:

l'ordinamento italiano prevede forme di sostegno pubblico al sistema editoriale per le imprese editrici di quotidiani e periodici italiani editi e diffusi all'estero; i requisiti di accesso, i criteri di calcolo, il procedimento per la concessione e l'erogazione del contributo sono definiti al capo V del decreto legislativo 15 maggio 2017, n. 70, in particolare dall'articolo 15, e dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, articoli 1-3; i due provvedimenti prevedono, rispettivamente: a) che si considerino prevalentemente diffusi all'estero i quotidiani e i periodici con una diffusione all'estero non inferiore al 60 per cento delle copie complessivamente distribuite. Per i quotidiani editi esclusivamente in formato digitale, si considerano prevalentemente diffusi all'estero quelli che raggiungono una percentuale di utenti unici mensili all'estero non inferiore al 60 per cento del numero totale di utenti unici mensili; b) che l'ufficio consolare italiano di prima categoria territorialmente competente per il luogo della sede legale dell'editore riceva dalle imprese editrici la domanda di ammissione al contributo, corredata da una documentazione istruttoria, la quale, verificata la completezza, viene da questi trasmessa al Dipartimento per l'informazione e l'editoria della Presidenza del Consiglio dei ministri. Il capo dell'ufficio consolare include nella documentazione una sua dichiarazione che attesti la diffusione della testata presso la comunità italiana presente nel Paese di riferimento e la rilevanza della sua funzione informativa per la promozione del sistema Paese e della lingua e cultura italiana all'estero. La documentazione comprende, inoltre, il parere obbligatorio reso dal Comitato degli italiani all'estero (COMITES) della circoscrizione consolare di riferimento;

“La Gente d'Italia”, unico quotidiano italiano edito e diffuso in Uruguay, è stato escluso dai contributi per l'editoria per il 2021. Il decreto di esclusione del Dipartimento per l'informazione e l'editoria del 27 febbraio 2023 fa riferimento alla dichiarazione dell'ambasciatore d'Italia a Montevideo del 25 febbraio 2022 (il quale afferma che “numerosi articoli risultano integralmente ripresi dalle maggiori agenzie generaliste o dalle testate specialiste in italiano o spagnolo. Gli articoli in spagnolo quasi mai riguardano l'Italia e riprendono generalmente notizie locali già presenti nella stampa uruguayana senza dare al lettore italiano un valore aggiunto rispetto a ‘El País’ con cui ‘La Gente d'Italia’ è venduto”; “la sua crescente vena accanitamente provocatoria e polemica (...) tanto che è apparso un giornale teso a privilegiare le polemiche inutilmente divisive all'interno della Collettività, come se lo scopo fosse gestire un'arena di scontro a prescindere dalla corretta, completa e accurata informazione”; “questo impianto denigratorio si è esteso anche a danno degli interessi imprenditoriali e della reputazione delle altre testate giornalistiche generando un indubbio danno al ‘Sistema Paese’) e al parere del COMITES di Montevideo del 16 febbraio 2022 (che dichiara: “‘La Gente d'Italia’ non fornisce informazione adeguata per la collettività”, riporta “dati irrazionali ed informazioni imprecise”; “dalle sue pagine sorge una forma di fare giornalismo che danneggia fortemente l'immagine della collettività italiana”);

con la medesima procedura il quotidiano *on-line* “Allora!”, edito in Australia, ha presentato la domanda di contributi per l'anno 2022. A tal proposito, la dichiarazione del console generale italiano a Sidney ritiene che il quotidiano richiedente il contributo pubblici “articoli dal contenuto diffamatorio o che ricorrono in modo sistematico alla rappresentazione non veritiera di fatti e notizie e che come tali travalicano il legittimo esercizio di diritto di critica”;

entrambe le dichiarazioni appaiono estremamente aspre nei toni e stigmatizzano in modo forte le due testate che vengono descritte come faziose, che danneggiano il diritto all'informazione, e, più generalmente, l'immagine degli italiani all'estero e di suoi rappresentanti;

la libertà di stampa è tutelata dell'articolo 21 della Costituzione: “Tutti hanno diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni altro mezzo di diffusione. La stampa non può essere soggetta ad autorizzazioni o censure”;

l'accertamento dei requisiti tracciati dalla normativa non deve configurarsi come interferenza con la linea editoriale del giornale e con l'esercizio del diritto di cronaca, soprattutto qualora il parere negativo sia di natura politica o derivi da qualcosa che le testate hanno pubblicato e non sia stato gradito dalle autorità consolari, dai COMITES o da entrambi. Se così fosse, il ruolo delle autorità consolari e dei COMITES produrrebbe un danno alla libertà di stampa in quanto “suggerirebbe” alle imprese editoriali di valutare ciò che pubblicano se intendono ottenere finanziamenti pubblici. Se applicato alle testate nazionali edite in Italia ciò determinerebbe un taglio drastico dei finanziamenti loro concessi,

si chiede di sapere:

se si intenda verificare se le dichiarazioni rese dalle autorità consolari e dai COMITES, in ordine alle richieste di contributo, siano fondate su motivi

di natura politica o su fatti e valutazioni, resi noti dai quotidiani, che concernono direttamente le autorità consolari e i COMITES e da questi non graditi; qualora i fatti dimostrino che questi influenzino la libertà di stampa, quali iniziative si intenda adottare per garantire il rispetto del dettame costituzionale e se si ritenga opportuno incidere sulla legislazione vigente per rendere più espliciti e definiti ciò che in materia spetta alle autorità consolari e ai COMITES.

(4-00481)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione):

3-00461 del senatore Martella sullo svolgimento del percorso durante la manifestazione per il 25 aprile a Paese, in provincia di Treviso.