

Il cosiddetto “decreto Ponte” è diventato legge dello Stato. Con 160 voti a favore, 110 contrari e 7 astenuti, ieri la Camera dei Deputati ha infatti approvato il testo senza modifiche rispetto al Senato, definendo le regole e i costi per l’infrastruttura sullo Stretto di Messina. Dal testo emerge che l’opera varrà complessivamente **14,442 miliardi di euro**, il 248% in più rispetto alle stime iniziali. Al netto del via libera parlamentare, il provvedimento non scioglie i nodi principali che da anni accompagnano l’opera: tempi, sostenibilità economica, compatibilità ambientale e, soprattutto, **la reale possibilità di avviare i cantieri nei termini annunciati** dal ministro Matteo Salvini e poi sistematicamente smentiti dai fatti. Si prevede infatti una profonda rimodulazione delle tempistiche di esborso: 2,787 miliardi verranno traslati dal quadriennio 2026-2029 al periodo 2030-2034.

L’[intervento](#) normativo del governo, forte anche del voto di fiducia incassato in Parlamento, **si è reso indispensabile in seguito ai rilievi formulati in autunno dai magistrati contabili**, i quali avevano portato alla riconsiderazione della delibera Cipess riguardante il progetto definitivo. Per superare l’impasse, la supervisione delle procedure non sarà più affidata a un supercommissario, ma **competerà direttamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**. Il dicastero dovrà chiarire come l’opera si regge economicamente, aggiornando il Piano economico finanziario della Stretto di Messina spa e verificando costi, coperture, tariffe, canoni, ricavi attesi e sostenibilità complessiva. Una questione tutt’altro che marginale, soprattutto se si considera che **l’appalto di riferimento è sostanzialmente quello di vent’anni fa**, mentre i costi sono enormemente cresciuti.

Non solo conti. Il Mit e le amministrazioni competenti dovranno **svolgere nuovi controlli per rispettare la direttiva “Habitat”** (la disciplina europea che regola i progetti su siti Natura 2000, come lo Stretto di Messina). È prevista una ricognizione delle valutazioni ambientali e della valutazione di incidenza, tenendo conto anche delle soluzioni alternative, oltre a un provvedimento del Mit sulle conseguenze attese per la salute e la sicurezza pubblica, e **una nuova deliberazione del Consiglio dei ministri sugli Iropi** (“motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”) che possono giustificare il progetto nonostante impatti rilevanti.

Il decreto **riordina peraltro la governance delle grandi opere pubbliche**, riducendo il numero dei commissari straordinari e rafforzando il ruolo delle aziende pubbliche già operanti nel settore. Per gli interventi viari collegati al Ponte viene nominato commissario l’amministratore delegato di Anas, Claudio Andrea Gemme, mentre per le infrastrutture ferroviarie complementari il ruolo spetta all’ad di Rfi, Aldo Isi. Entrambi opereranno con i poteri dello «Sblocca cantieri», cioè in deroga alle norme sui contratti pubblici, per coordinare e accelerare la realizzazione delle opere accessorie. Nel corso dell’esame

parlamentare **il provvedimento è passato da 11 a 15 articoli**, includendo la messa in sicurezza del traforo del Gran Sasso e delle autostrade A24 e A25, la funzionalità dei commissari per gli Europei di calcio del 2032, misure per la linea C della metropolitana di Roma e la tutela della laguna di Venezia. È stato inoltre acquisito al patrimonio dello Stato il Mose, insieme a interventi di semplificazione per i gasdotti di importazione dall'estero dichiarati di interesse strategico nazionale.

Lo scorso marzo, il presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, Giuseppe Busia, ha [aperto](#) un nuovo fronte sulla realizzazione del Ponte in audizione davanti alla commissione Ambiente del Senato, sostenendo che l'opera, così come oggi configurata, **richiederebbe una nuova gara d'appalto per allinearsi alle regole europee**. «Il tema principale della nuova gara non è risolto dal decreto», ha spiegato il presidente dell'Anac, evidenziando come «l'assenza di una gara» comporti che «il passaggio da un progetto in cui il privato era chiamato a sostenere gran parte dei costi, il 60%, a una decisione politicamente diversa di garantire un finanziamento integralmente pubblico cambia completamente il quadro e quindi richiede una nuova gara». Il riferimento è all'articolo 72 della direttiva europea sugli appalti, che disciplina le modifiche sostanziali dei contratti in corso. Sul tema dei costi legati all'opera, Busia ha ricordato che **la base originaria era intorno ai 4 miliardi**, mentre oggi il valore complessivo è arrivato a una cifra che, a suo avviso, rende quantomeno necessario un confronto con Bruxelles per verificare la compatibilità con la normativa.



Stefano Baudino

Laureato in Mass Media e Politica, autore di dieci saggi su criminalità mafiosa e terrorismo.

Interviene come esperto esterno in scuole e università con un modulo didattico sulla storia di Cosa nostra. Per *L'Indipendente* scrive di attualità, politica e mafia.