

ORDINE DEL GIORNO

La Camera

premesso che:

il decreto legge in esame reca misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti;

il Fondo complementare è stato inserito dal Governo su richiesta di Forza Italia al Ministro dell'Economia e delle Finanze in occasione della sua audizione in Parlamento e ciò sia per rendere coerente il PNRR a quanto fatto negli altri Paesi della Unione Europea, sia per consentirne una adeguata organicità propositiva evitando in tal modo il vincolo temporale del 2026 per alcune delle proposte contenute

la finalità del PNRR è quella di rilanciare l'economia italiana, fortemente depressa dagli effetti prodotti dalla pandemia da COVID-19, tramite una serie di investimenti e politiche strutturali suddivise in sei macro missioni;

la finalità del piano complementare, di cui al presente decreto, è quella di garantire risorse aggiuntive per la realizzazione di ulteriori investimenti e misure che non potevano essere direttamente finanziabili con i fondi del dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF);

l'articolo 4 del provvedimento in esame finanzia con una spesa complessiva di 9,4 miliardi di euro la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria e contestualmente si assicurano in Sicilia interventi per la realizzazione di una rete ferroviaria ad alta velocità Palermo – Messina . Catania; in tal modo si costruiscono le condizioni per un concreto e misurabile rilancio della offerta ferroviaria ma in modo incomprensibile questa azione annulla del tutto la caratteristica fondamentale richiesta proprio dalla Unione Europea e cioè la “organicità” della proposta: senza il Ponte sullo Stretto non solo viene meno la funzionalità e la efficienza del Corridoio comunitario delle Reti TEN – T ma, addirittura, si azzerano tutte le convenienze generate dalla realizzazione delle due tratte ad alta velocità in Sicilia e in Calabria

il Ponte sullo Stretto può rappresentare una grandissima occasione di sviluppo per l'Italia e non solo per la Calabria e la Sicilia, permettendo tra l'altro di intercettare il traffico merci che, dal canale di Suez, oggi si dirige verso Gibilterra per puntare sui porti del Nord Europa, quando invece la Sicilia con il porto di Augusta collegato all'Alta velocità potrebbe rappresentare un hub strategico nel Mediterraneo e quindi per uno sviluppo di quei territori, del Mezzogiorno e per il Paese; senza il Ponte crolla automaticamente la convenienza logistica del sistema insulare e un simile danno produce un crollo annuale del PIL di oltre 6 miliardi di €. Un simile dato da solo denuncia la improcrastinabilità dell'opera;

l'assenza del Ponte, dopo l'inserimento del Fondo complementare, dopo cioè che si è voluto dare al PNRR una misurabile organicità e dopo che, come detto prima, sono venute meno clausole temporali sul completamento dell'opera, crea seri e motivati interrogativi sulla presenza di altri interventi privi di elaborati progettuali, privi di un avallo comunitario in quanto non inseriti nelle reti TEN – T, privi di organicità e, soprattutto, con avvio solo di lotti non funzionali

l'opera del Ponte, di cui si dispone del progetto definitivo approvato, è ricompresa nel programma europeo delle reti Trans European Network (TEN-T). A tal proposito si ricorda che nel 2003, il Gruppo di Alto Livello per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) includeva il ponte sullo Stretto tra i 18 progetti prioritari a livello europeo da rendere operativi entro il 2020, e al dicembre dello stesso anno, il Consiglio dei ministri dei trasporti europei approvava la proposta della Commissione UE del 1° ottobre 2020 di revisione delle Reti TEN, che prevedeva anche la realizzazione del Ponte sullo Stretto;

la Conferenza delle regioni e delle province autonome, nell'approvare all'unanimità il documento sul Recovery Fund, ha espressamente indicato, tra le opere strategiche prioritarie, il ponte sullo stretto di Messina;

la Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, nel parere approvato al presente decreto legge ha inserito una specifica osservazione nella quale, tra l'altro, si chiede al governo di individuare adeguate risorse finanziarie per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina come collegamento stabile, viario e ferroviario;

Impegna il governo

ad adottare le opportune iniziative al fine di individuare le risorse necessarie per realizzare un collegamento stabile, veloce e sostenibile dello Stretto di Messina estendendo, così, la rete dell'alta velocità fino alla Sicilia.

**PRESTIGIACOMO, SIRACUSANO, BARTOLOZZI, PELLA, CANNIZZARO, D'ATTIS,
MANDELLI, PAOLO RUSSO,**

**PAGANO Alessandro, MOLINARI, CECCHETTI, COIN, PAROLO, ZICCHIERI,
CAPITANIO, ANDREUZZA, BADOLE, BASINI, BAZZARO, BELLACHIOMA, BELOTTI,
BENVENUTO BIANCHI BILLI BINELLI BISA BITONCI BOLDI BONIARDI BORDONALI
BORGHİ BUBISUTTI CAFFARATTO CANTALAMESSA CAPARVI CARRARA
CASTIELLO CATTOI CAVANDOLI CENTEMERO CESTARI COLLA COLMELLERE
COMAROLI COMENCINI COVOLO CRIPPA DARA DE ANGELIS DE MARTINI
D'ERAMO DI MURO DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA DONINA FANTUZ
FERRARI Roberto Paolo FIORINI FOGLIANI FONTANA FORMENTINI FOSCOLO
FRASSINI FURGIUELE GASTALDI GAVA GERARDI GERMANA' GIACCONE
GIACOMETTI GIGLIO VIGNA GOBBATO GOLINELLI GUSMEROLI IEZZI INVERNIZZI
LAZZARINI LEGNAIOLI LIUNI LORENZONI LOSS LUCCHINI MACCANTI MAGGIONI
MANZATO MARCHETTI Riccardo Augusto, MARIANI MATURI MICHELI MINARDO
MORRONE MURELLI PANIZZUT PAOLIN PAOLINI PATASSINI PATELLI
PATERNOSTER PETTAZZI PIASTRA PICCOLO POTENTI PRETTO RACCHELLA
RAVETTO RAFFAELLI RIBOLLA RIXI SALTAMARTINI SNIDER STEFANI SUTTO
TARANTINO TATEO TIRAMANI TOCCALINI TOMASI TOMBOLATO TONELLI TURRI
VALBUSA VALLOTTO VIVIANI VOLPI ZANELLA ZENNARO ZIELLO Edoardo ZOFFILI
ZORDAN, BRUNO BOSSIO, NAVARRA, TRIZZINO**