A MESSINA CAMPATA UNICA RECORD: IL PONTE (IN) SOSPESO



Un labirinto giuridico e tecnico, tra deroghe nazionali e riforme europee, mette a rischio la realizzazione del progetto, mentre crescono gli interrogativi irrisolti sulla complessità ingegneristica dell'opera. L'articolo di Giovanni Saccà, un ingegnere messinese che da anni segue il progetto, approfondisce in modo pragmatico gli aspetti tecnici e procedurali a beneficio di coloro che non si accontentano degli slogan.

La realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria rappresenta una delle sfide ingegneristiche e amministrative più complesse e discusse della storia d'Italia. Se da un lato l'opera viene definita di "preminente interesse nazionale" e strategica per il corridoio transeuropeo Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T, dall'altro il suo iter realizzativo si trova stretto in una morsa di paradossi tecnici, colpi di scena legislativi e, non da ultimo, l'imminente arrivo di una rivoluzione normativa da Bruxelles: il ***Public Procurement Act*** europeo.

La collisione delle norme: codice ordinario contro legge speciale

Il primo grande paradosso del Ponte sullo Stretto risiede nella profonda frattura tra la disciplina ordinaria dei lavori pubblici in Italia e la legislazione speciale creata ad hoc per l'opera.

Nel regime ordinario, governato dal Codice dei Contratti Pubblici (**D.Lgs. 36/2023**), la progettazione è rigidamente strutturata per garantire la massima certezza tecnica ed economica prima di procedere all'affidamento.

Il Codice stabilisce infatti che non si possa passare alla Progettazione Esecutiva (PE) in presenza di significative incertezze progettuali o lacune nel quadro conoscitivo.

Il livello precedente di progettazione (il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica - PFTE) deve completare tassativamente tutte le indagini geologiche, sismiche e ambientali necessarie a definire con precisione i costi e la fattibilità dell'opera.

Per il Ponte, tuttavia, si è scelto di seguire una strada diversa. Il **Decreto-Legge 31 marzo 2023**, n. 35 agisce come norma speciale (*lex specialis*) e, in forza del principio di specialità, deroga alla disciplina generale del Codice dei Contratti Pubblici. L'articolo 3 del DL 35/2023 stabilisce infatti che il Progetto Definitivo (PD), approvato nel lontano 2011, venga integrato da una **Relazione del Progettista (RP)**. È proprio questa relazione a indicare le ulteriori prescrizioni e gli adeguamenti tecnici (norme sismiche NTC 2018, prove del vento, sicurezza e ambiente) che il Contraente Generale potrà sviluppare e risolvere **direttamente nella successiva fase di Progettazione Esecutiva (PE)**.

Il Comitato Scientifico della Stretto di Messina S.p.A. Ha convalidato questo approccio nel suo parere del 29 gennaio 2024, sostenendo che le attività rimandate alla progettazione esecutiva non influenzano la determinazione degli aspetti tecnici generali e dei costi dell'opera nel suo complesso. Un rinvio che, tuttavia, crea una frizione evidente con lo spirito di tutela del contribuente e di certezza del diritto che ispira il D.Lgs. 36/2023.

Il blocco della Corte dei Conti e il DL 32/2026

Questo percorso accelerato ha subito un arresto storico nel 2025. Nell'agosto di quell'anno, il CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) aveva approvato con prescrizioni il Progetto Definitivo dell'opera. Tuttavia, il 29 ottobre 2025, la **Sezione Centrale di Controllo della Corte dei Conti ha ricusato la delibera del CIPESS**, rifiutandosi di ammetterla al visto di legittimità.

Per superare l'impasse e salvare l'opera, il Governo è dovuto intervenire con un nuovo provvedimento d'urgenza: il **Decreto-Legge 11 marzo 2026, n. 32**. Questo decreto ha imposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) di svolgere nuovi adempimenti istruttori propedeutici a una nuova delibera CIPESS, stabilendo **l'obbligo tassativo di sottoporre il progetto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP)** per un parere sui profili di particolare complessità tecnica (ponte sospeso, viadotto Pantano e raccordi).

La "parcellizzazione" del Progetto Esecutivo: Fase A e Fase B

L'Assemblea Generale del CSLP, riunitasi il **6 agosto 2026 (Affare n. 15/2026)**, ha emesso un parere monumentale che ridisegna la mappa temporale del progetto. Consapevole della

straordinaria unicità dell'opera, il Consiglio ha sancito che la gestione tecnica debba essere strutturata per passi successivi e verifiche intermedie. Per fare ciò, il CSLP ha introdotto una **rigorosa suddivisione della Progettazione Esecutiva in due sotto-fasi distinte e propedeutiche**:

- **FASE A - Integrazione del Quadro Conoscitivo (Propedeutica)**: prima di poter calcolare un solo bullone del progetto esecutivo finale, il Contraente Generale deve eseguire sul campo indagini sismotettoniche e geognostiche integrative, indagini paleosismologiche per escludere la presenza di Faglie Attive e Capaci (FAC) nelle aree di fondazione delle torri (come Cannitello e Pezzo), e completare le cruciali prove sperimentali in galleria del vento ad alti numeri di Reynolds per l'impalcato e le torri.
- **FASE B - Sviluppo della Progettazione Esecutiva**: solo dopo che il soggetto verificatore e la Stretto di Messina S.p.A. Avranno validato i risultati della Fase A, si potrà passare alla redazione dei calcoli strutturali di dettaglio. Questa fase dovrà affrontare la modellazione avanzata nel dominio del tempo degli effetti del vento turbolento (*buffeting*), le verifiche in campo non lineare fino al collasso per le torri e l'impalcato, le analisi *multihazard* e la robustezza strutturale nei confronti di scenari eccezionali, come la perdita di due pendini consecutivi.

Il paradosso degli espropri in assenza di certezza

Questa parcellizzazione tecnica introdotta dal CSLP solleva un paradosso sociale e amministrativo di proporzioni drammatiche, legato alle procedure di **esproprio e demolizione di circa 450 edifici** che coinvolgono migliaia di famiglie tra la Calabria e la Sicilia.

L'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPESS costituisce *ex lege* dichiarazione di pubblica utilità e impone il vincolo preordinato all'esproprio. Tuttavia, come emerge chiaramente dal parere del CSLP del 2026, per poter completare le indagini sismiche e geologiche fondamentali della **Fase A** (necessarie a scrivere il Progetto Esecutivo), il Contraente Generale deve materialmente accedere a terreni e proprietà private che finora sono rimasti inaccessibili per "difficoltà amministrative e fisiche". Il parere del CSLP mette nero su bianco che l'esecuzione di queste indagini integrative sul campo è resa possibile proprio "***potendo disporre dei decreti di esproprio e di mezzi di cantiere per la realizzazione di piste provvisorie per raggiungere i siti"***.



Si configura così una situazione straordinaria: l**e abitazioni dei cittadini dovranno essere espropriate e in molti casi demolite per consentire le indagini e le trivellazioni della Fase A, ossia in un momento in cui non vi è alcuna certezza che il Progetto Esecutivo finale (Fase B) venga mai validato o approvato.** Se le analisi sismotettoniche sulle faglie attive o le prove in galleria del vento dovessero rivelare criticità insuperabili, l'iter del Progetto Esecutivo si arresterebbe e il Ponte non potrebbe essere costruito; tuttavia, l'esproprio e la distruzione del tessuto urbano circostante sarebbero già avvenuti.

La nuova variabile di Bruxelles: il *Public Procurement Act* europeo

A rendere ancora più instabile il futuro del progetto si aggiunge la prospettiva delle riforme comunitarie in corso a Bruxelles. La Commissione Europea sta attivamente preparando una radicale semplificazione e modernizzazione del mercato dei contratti pubblici attraverso il ***Public Procurement Act***, atteso come proposta legislativa formale nella seconda metà del 2026, con l'obiettivo di chiudere i negoziati entro il 2027.

Il cuore politico del dibattito europeo tocca temi che potrebbero scardinare la struttura stessa

dell'operazione Stretto di Messina:

1. **Il passaggio da Direttiva a Regolamento**: se la riforma dovesse essere emanata sotto forma di Regolamento Europeo (direttamente applicabile negli ordinamenti nazionali senza necessità di recepimento), verrebbe meno lo spazio di manovra per le leggi di accelerazione nazionali. Le norme europee, gerarchicamente superiori, non ammetterebbero deroghe o "percorsi speciali" nazionali come quelli previsti dal DL 35/2023.
2. **I limiti alle concessioni "in-house" pluri-servizio**: lo schema societario della Stretto di Messina S.p.A. – che concentra in un'unica entità pubblica lo studio, la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'opera – potrebbe scontrarsi con norme europee più stringenti sulla separazione societaria (*unbundling*) per garantire la trasparenza ed evitare monopoli nei servizi di interesse economico generale.
3. **L'obbligo di indicatori ambientali standardizzati (LCA, DNSH)**: il *Public Procurement Act* intende rendere vincolanti criteri rigorosi di sostenibilità, come l'analisi del ciclo di vita dei materiali (*Life Cycle Assessment* - LCA) e il principio del "non arrecare danno significativo" (*Do No Significant Harm* - DNSH). Sebbene il Comitato Scientifico e il CSLP abbiano già raccomandato di ispirarsi a tali principi, la loro imposizione come norme europee rigide e direttamente sanzionabili potrebbe costringere il progetto a varianti sostanziali e dolorose per ricalibrare l'impronta di carbonio di acciai e calcestruzzi.
4. **Clausole di revisione e varianti:** il Codice dei Contratti nazionale pone limiti severi alle varianti in corso d'opera (max 50% di incremento di costo). Un irrigidimento europeo in tal senso ridurrebbe a zero la flessibilità per assorbire i quasi inevitabili aumenti di costo derivanti dagli adeguamenti tecnologici e strutturali che emergeranno durante le Fasi A e B.

Conclusioni: un futuro sospeso nel vento dello Stretto

Il Ponte sullo Stretto si trova oggi in un limbo in cui il tempo e il diritto sembrano scorrere a velocità diverse. Da un lato, la macchina amministrativa spinge per l'avvio degli espropri e la cantierizzazione della Fase A; dall'altro, la scienza ingegneristica (tramite il CSLP) impone di fermarsi a verificare la stabilità strutturale, la ventosità e la sismicità prima di redigere il progetto esecutivo vero e proprio.

Sullo sfondo, l'ombra del *Public Procurement Act* europeo minaccia di spazzare via il fragile castello di deroghe nazionali su cui poggia l'intera operazione. In questa monumentale sfida tra

la sovranità delle leggi speciali italiane e la supremazia dei regolamenti europei, il rischio concreto è che l'opera rimanga impigliata per altri decenni nei tribunali, mentre le ruspe avranno già cambiato per sempre il volto delle coste messinesi e calabresi.

Ing. Giovanni Saccà

Componente del Comitato ITL - Infrastrutture Trasporti e Logistica ALDAI-Federmanager

Tratto da Dirigenti Industria: https://dirigentindustria.it/notizie/infrastrutture/a-messina-campata-unica-record-il-ponte-in-sospeso.html