

DL INFRASTRUTTURE OCCASIONE MANCATA PER DARE UNA SCOSSA

Tagli fondi, Tu edilizia e Piano casa fantasmi, rigenerazione urbana in ostaggio. E Salvini? Fa il ministro del Ponte

25 Mag 2025 ► di Giorgio Santilli

Passati tre mesi dalle conclusioni delle consultazioni sulla riforma del Dpr 380, ma nulla accade. Stallo su linee guida e contenuti del Piano casa. Legge sulla rigenerazione bloccata dagli emendamenti leghisti. Tensione con il Quirinale sulle norme antimafia per il Ponte, poi il ministro fa marcia indietro. In estate solo le "opere anticipate", per il progetto esecutivo servono ancora mesi. Ance Lombardia: sui tagli alle strade situazione gravissima.



Ministro delle Infrastrutture o Ministro del Ponte sullo Stretto?

La battuta ormai circola. Non tanto nell'opposizione politica - che la domanda se la fa a vuoto da mesi senza aver mai piantato un paletto capace di lasciare il segno - ma nei mondi che si occupano dei molti temi di competenza di Matteo Salvini: gli amministratori locali, soprattutto al Nord, le imprese, anche piccole, i professionisti,

gli indotti industriali. Mondì irritati oggi dai tagli dei fondi trasversali, alle strade e non solo, per un totale di 10,7 miliardi dal 2025 al 2036 e per 1,8 miliardi nel solo triennio 2025-2027, come aveva denunciato l'Ance già a fine gennaio con l'Osservatorio congiunturale. Risorse che non sono andate direttamente a finanziare il Ponte, come ha precisato il ministro, ma che confermano i differenti ordini di priorità, considerando che la legge di bilancio ha messo il sigillo definitivo sulle provviste per finanziare il Ponte con 13,5 miliardi (senza i quali sarebbe impossibile far passare al Cipess del prossimo giugno il piano economico-finanziario dell'opera).

Quanto alla priorità assoluta Ponte, il vicepresidente del Consiglio è arrivato a convocare una conferenza stampa al ministero il giorno in cui è stato approvato in Cdm un decreto legge omnibus Infrastrutture di 17 articoli (da lui proposto) solo per parlare del Ponte sullo Stretto e confermare l'obiettivo di aprire i cantieri entro l'estate. Operazione che sarà possibile dopo che il Cipess avrà approvato il progetto definitivo e il piano economico-finanziario. Operazione che riguarderà soltanto le cosiddette "opere anticipate", come le chiama l'amministratore delegato di Stretto di Messina Spa, Pietro Ciucci: accantieramento, bonifica da ordigni bellici, indagini archeologiche e le procedure espropriative. Per i lavori dell'opera Ponte in senso stretto si dovrà aspettare la progettazione esecutiva, che pure potrà partire solo dopo l'ok del Cipess, sarà svolta dallo stesso general contractor Eurolink e sarà completata con l'approvazione - che spetta al consiglio di amministrazione di Stretto di Messina Spa sentito solo il comitato scientifico senza ulteriori valutazioni ministeriali o governative, secondo la procedura prevista dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971 - presumibilmente nel 2026 (una data precisa non è

stata indicata).

La norma sull'antimafia stoppata dal Quirinale

La sfortunata conferenza stampa di Salvini - coinvolto anche il ministro Piantedosi - è stata centrata sull'unica norma che nel decreto legge non è entrata, la centralizzazione dei controlli antimafia per il Ponte, stoppata dal Quirinale in quanto configurava deroga alle procedure ordinarie antimafia e spostamento di competenze dagli uffici territoriali alle strutture centralizzate del ministero dell'Interno che non nasceva da una necessità oggettiva non presentandosi - al momento - un'emergenza come quelle per cui questo spostamento era stato deciso in passato, come terremoti o rispetto di tempi per eventi speciali come le Olimpiadi. Al comunicato del Quirinale fatto per chiarire la posizione, Salvini ha rilanciato con un'affermazione dai toni di sfida: "Deciderà il Parlamento sul rafforzamento dei controlli antimafia". Approccio che non teneva per niente conto della posizione del Quirinale (i controlli ordinari vanno bene e funzionano), addirittura spregiudicato in assenza di certezza che Forza Italia e Fratelli d'Italia lo avrebbero seguito alla Camera, dove parte l'esame parlamentare del decreto legge. E infatti il ministro era costretto a fare subito una clamorosa marcia indietro, promettendo collaborazione con il Colle. Una sequela di fatti - conferenza mirata su una norma non approvata, motivazioni del Quirinale, reazione salviniana e successiva marcia indietro - che quanto meno testimonia scarsa lucidità, al momento, nel ministro delle Infrastrutture.

Casa e TU edilizia: due anni di lavoro senza Piani né leggi

Eppure, di temi largamente attesi su cui dare il colpo di accelerazione politica il ministro Salvini ne avrebbe parecchi, soprattutto dopo che la sua task force Pnrr ha compiuto il miracolo non solo di salvare tutti i fondi a lui destinati dal Piano europeo (addirittura con un ulteriore incremento dei fondi al Terzo Valico che ha dell'incredibile considerando che vengono ridotti i chilometri di linea realizzati), ma anche di rilanciare con interventi che si proiettano oltre il 2026 su tre settori strategici (programmazione infrastrutturale di Fs e Rfi, acquisto di materiale rotabile anche ai fini di concorrenza ferroviaria e Piano casa), in attesa di capire se altrettanto succederà anche per il Piano idrico.

Poker d'assi che ha bisogno però di essere consolidato prontamente con la commissione e implica una rifondazione delle politiche ministeriali, con risposte chiare, rapide e coerenti - in termini legislativi e pianificatori - entro i prossimi sei mesi. Invece la cronaca è sempre la stessa, ormai da mesi: mentre la task force Pnrr galoppa, il ministero dorme e si concentra su aspetti secondari come quelli contenuti nel decreto legge approvato la scorsa settimana.

Il Piano casa, per esempio, che avrebbe dovuto correre nelle settimane scorse per farsi trovare pronto oggi, era e resta un fantasma di cui si parla da due anni: commissioni interne, linee guida scritte e rimaste nei cassetti, consultazioni con gli

stakeholder senza che sia stato partorito nessun documento programmatico né testo normativo compiuto che dica chiaramente cosa si vuole fare, come, con quali soggetti, quali risorse e quali obiettivi. Mesi e anni che passano senza che una politica e impegni chiari siano fissati nero su bianco.

Come d'altra parte la riforma del Testo unico dell'edilizia, intervento annunciato a più riprese da Salvini e considerato da tutti strategico, urgente e necessario da tempo e, a maggior ragione, in questo momento, dopo l'esplosione del caso salva-Milano che ha evidenziato contraddizioni normative insuperabili e conseguenti interpretazioni disparate. Anche qui si è cominciato con commissioni interne e consultazioni con gli stakeholder già nel 2023, dopo aver deciso di non tenere conto del prezioso testo lasciato dall'ex ministro Giovannini su cui era stato costruito un difficile ma importante consenso di tutti gli stakeholder. Con una situazione aggravata dal fatto che si sia voluto procedere, un anno fa, con l'ennesimo strappo straordinario, il decreto legge salva-casa, che ha risolto alcune questioni urgenti, ma ha aperto ulteriori contraddizioni gravi con il testo unico. Anche l'ultima consultazione ufficiale per la riforma del Dpr 380/2001, aperta il 31 gennaio scorso e chiusa il 28 febbraio con comunicati ufficiali del Mit, chiedeva agli stakeholder di fare proposte sintetiche su tre dei 20 temi indicati dal ministero, ma non ha prodotto ancora nulla, a distanza di tre mesi. Né un testo di riforma che costituisca una proposta formale su cui far partire un confronto di merito, né un disegno di legge delega che almeno consenta di avviare il confronto in Parlamento. Di nuovo: mesi e anni che passano senza che una politica e impegni chiari siano fissati nero su bianco.

L'opposizione alla legge sulla rigenerazione urbana: gli emendamenti leghisti

Non ci sarebbe molto da aggiungere se non che la legge delega per avviare la riforma del TU edilizia sembra in qualche forma di concorrenza politica, almeno nell'approccio leghista, con la legge sulla rigenerazione urbana bloccata al Senato ormai da cinque mesi, non solo dai contraccolpi del fallimento dell'operazione "salva-Milano", ma proprio per l'opposizione leghista e ministeriale.

Non è un mistero che a impedire la ripresa di un confronto - con il voto sugli emendamenti presentati al testo unificato del relatore Roberto Rosso (Forza Italia) - siano anzitutto due emendamenti a firma della leghista Minasi, che eliminano tutti i finanziamenti statali alla legge e le disposizioni economico-finanziarie (6.24) e azzerano tutti gli interventi proposti direttamente dai privati (7.1). Più che proposte di correzione, un siluro leghista che punta a svuotare totalmente la legge. Il punto cruciale - anche per la prosecuzione dell'iter - è soprattutto l'emendamento 6.24 che può essere superato soltanto se si trova un accordo nel governo e nella maggioranza sui fondi che possono essere destinati alla legge, con l'ok del ministro dell'Economia leghista Giorgetti. Senza questo accordo e il ritiro dei due emendamenti leghisti, l'impasse continuerà a protrarsi, a dispetto delle dichiarazioni di priorità della legge di Forza Italia (da sempre in modo esplicito) e di Fratelli d'Italia (più recentemente e senza una presa di posizione ancora ufficiale).

Un tema che da tempo crea tensioni fortissime nella maggioranza ("faremo i nomi di chi blocca la legge sulla rigenerazione urbana", ha minacciato venti giorni fa il capogruppo al Senato di Forza Italia, Maurizio Gasparri) e che rischiano di diventare esplosive, considerando che la questione si salda con gli altri temi. Non a caso, Forza Italia ha presentato una sua proposta sulla riforma del testo unico edilizia e la Camera ha cominciato a esaminare alcune proposte di legge parlamentari (a partire da quelle di M5S e delle altre opposizioni su un nuovo intervento statale nell'edilizia residenziale pubblica. Tutti avvertimenti al ministro Salvini: o si supera rapidamente l'inerzia che sta bloccando tutto oppure il Parlamento andrà avanti per la propria strada.

I tagli alle opere infrastrutturali per 10,7 miliardi: tutti i dettagli

A rendere ancora più esplosiva una situazione di massima tensione nel governo è intervenuta la durissima polemica sui tagli ai fondi provinciali per la manutenzione stradale. A far esplodere il caso è stata una lettera-denuncia del presidente dell'Unione province italiane (Upi) con cui si lamenta il taglio di 1,7 miliardi di finanziamenti nel periodo 2025-2036. La cosa non è nuova perché l'Ance l'aveva denunciata già a fine gennaio con la presentazione dell'Osservatorio congiunturale. Non solo. Come ha raccontato [Diario DIAC nell'articolo del 23 maggio che si può leggere qui](#), la riduzione dei fondi stradali è solo una piccola parte di tagli ben più cospicui fatti con legge di bilancio 2025 e decreto Milleproroghe: complessivamente hanno riguardato un importo di 10,7 miliardi entro il 2026 di cui 1,8 miliardi per il solo

triennio 2025-2027. "Si tratta - aveva scritto l'Ufficio studi di Ance - di 14 programmi di spesa, in settori strategici, che richiedono una programmazione pluriennale, come la messa in sicurezza di edifici e territori, la viabilità, la rigenerazione urbana, l'efficientamento energetico, la progettazione e lo sviluppo infrastrutturale. Circa un quarto delle risorse tagliate è gestito dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti, il resto dal Ministero dell'Interno".

Qui di seguito riportiamo ancora il tabellone complessivo dei tagli, tratto dall'Osservatorio congiunturale Ance.

RIDUZIONI DEI CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI DEGLI ENTI TERRITORIALI

Valori in milioni di euro

| | Programma defanziato | 2025 | 2026 | 2027 | TOTALE TRIENNIO 2025-2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | TOTALE 2025-2036 |
|--|---|--------------|--------------|--------------|---------------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|--------------|--------------|-------------|------------------|
| L. 207/2024, art. 1 co.538 | Fondo per la strategia di mobilità sostenibile (L. 234/2021, art. 1, comma 392) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 114,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 114,8 |
| L. 207/2024, art. 1 co.539 | Programma straordinario viabilità stradale di regioni, province e città metropolitane (L. 234/2021, art. 1, comma 405) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 170,0 | 180,0 | 0,0 | 70,0 | 70,3 | 102,0 | 50,0 | 642,3 |
| L. 207/2024, art. 1 co.527, 540 DL 202/2025, art. 7, co. 4-novies | Programma straordinario manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane (L. 205/2017, art. 1, comma 1076) | 185,0 | 185,0 | 0,0 | 370,0 | 0,0 | 275,0 | 93,5 | 202,1 | 0,0 | 98,5 | 79,0 | 0,0 | 0,0 | 1.118,1 |
| L. 207/2024, art. 1 co.796 | Contributi ai comuni per messa in sicurezza degli edifici e del territorio (L. 145/2018, art. 1, comma 139 – "Opere medie") | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 600,0 |
| L. 207/2024, art. 1 co.797 | Contributi alle regioni per messa in sicurezza degli edifici e del territorio (L. 145/2018, art. 1, comma 134) | 0,0 | 0,0 | 304,5 | 304,5 | 304,5 | 304,5 | 304,5 | 304,5 | 304,5 | 349,5 | 200,0 | 0,0 | 0,0 | 2.376,5 |
| L. 207/2024, art. 1 co.798 | Contributi piccole opere comuni sotto i mille abitanti (DL 34/2019, art. 30, co. 14-bis) | 115,5 | 139,5 | 113,5 | 368,5 | 139,5 | 139,5 | 139,5 | 132,0 | 132,0 | 132,0 | 160,0 | 0,0 | 0,0 | 1.343,0 |
| L. 207/2024, art. 1 co.799, lett. a) | Contributi per investimenti in rigenerazione urbana dei comuni (L. 160/2019, art. 1, co.42) | 0,0 | 0,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 800,0 |
| L. 207/2024, art. 1 co.799, lett. b) | Contributi per spesa di progettazione a favore degli enti locali, (L. 160/2019, art.1, co.51) | 200,0 | 100,0 | 100,0 | 400,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 800,0 |
| L. 207/2024, art. 1 co.800 | Programma Innovativo Nazionale per la qualità dell'abitare - PINQUA (L. 160/2019, art. 1 co. 443) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 53,0 | 54,6 | 54,6 | 54,6 | 51,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 268,2 |
| L. 207/2024, art. 1 co.801 | Fondo MINT investimenti per lo sviluppo sostenibile e infrastrutturale del Paese (L. 160/2019, art. 1, co. 44) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 400,0 | 400,0 | 400,0 | 400,0 | 400,0 | 0,0 | 0,0 | 2.140,0 |
| L. 207/2024, art. 1 co.802, lett. a) | Fondo manutenzione opere pubbliche degli enti locali sciolti per infiltrazione mafiosa (L. 205/2017, art.1, co. 277) | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 15,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 0,0 | 0,0 | 50,0 |
| L. 207/2024, art. 1 co.802, lett. b) | Fondo per la progettazione degli enti locali (L. 205/2017, art.1, co. 1079) | 29,9 | 30,0 | 30,0 | 89,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 89,9 |
| L. 207/2024, art. 1 co.803 | Ciclovie turistiche (L. 208/2015, art. 1, co. 640) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,3 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 31,9 |
| L. 207/2024, art. 1 co.804 | Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (L. 232/2016, art. 1, co. 140) | 20,0 | 30,0 | 23,0 | 73,0 | 49,2 | 45,0 | 60,0 | 65,0 | 80,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 372,2 |
| TOTALE | | 555,4 | 489,5 | 776,0 | 1.820,9 | 998,2 | 1.583,2 | 1.733,6 | 1.449,7 | 982,6 | 1.112,4 | 914,3 | 102,0 | 50,0 | 10.746,9 |

Sulla questione non ha una responsabilità e una competenza diretta il ministro delle Infrastrutture, spettando l'ultima parola sulle questioni di bilancio al Mef. Salvini però tutela i suoi fondi, quando vuole, con il suo ministro dell'Economia, con gli alleati e con la Ue sul Pnrr. Subito qui è intervenuto a precisare che non c'è un nesso diretto fra il definanziamento di queste opere e il finanziamento del Ponte sullo Stretto per cui la legge di bilancio ha definitivamente fissato la provvista finanziaria nel corso degli anni ([qui si può vedere la ricostruzione anno per anno dei finanziamenti al Ponte fatta da Diario DIAC il 21 novembre 2024](#) e poi l'evoluzione successiva [nell'articolo del 18 dicembre con l'assetto finale dei finanziamenti della legge di bilancio](#)). Certo è però che sono stati gli emendamenti leghisti alla legge di Bilancio, concordati con Salvini, a definire la priorità assoluta del finanziamento al Ponte sullo Stretto. Da più parti - anche dalla presidente dell'Ance, Federica Brancaccio - la critica rivolta a Salvini non è di andare avanti sul Ponte, ma di aver destinato la gran parte dei finanziamenti disponibili al Ponte sullo Stretto, anche a scapito delle esigenze e delle urgenze degli altri settori e, in particolare, della manutenzione del territorio.

La reazione di Ance Lombardia

Fortissime le reazioni arrivate dagli enti locali di tutta Italia e dalle imprese. L'ultima presa di posizione che fa ben capire quanto la situazione sia delicata per il governo l'ha assunta sabato scorso Ance Lombardia, che ha espresso "forte preoccupazione per la drastica riduzione delle risorse destinate alla manutenzione straordinaria delle strade provinciali" perché "il taglio colpisce in modo particolarmente severo la Lombardia, che risulta la regione più penalizzata" con risorse "perse per 75 milioni di

euro sul totale nazionale di 158 milioni previsti fino al 2028, di cui 44 milioni già sottratti tra il 2025 e il 2026". Per Ance Lombardia "i tagli mettono a rischio la possibilità per le Province di garantire la manutenzione su oltre 10.000 chilometri di rete stradale, compromettendo la sicurezza della circolazione e la programmazione di interventi già approvati". "Questa situazione può avere conseguenze molto pesanti per il sistema infrastrutturale lombardo – ha detto Tiziano Pavoni, presidente di Ance Lombardia – la rete stradale provinciale è fondamentale per i collegamenti tra i territori e per il funzionamento del sistema produttivo regionale e nazionale. Ridurre le risorse del 70% nel biennio significa non solo mettere a rischio l'efficienza delle infrastrutture, ma anche aumentare i costi futuri, quando sarà inevitabile intervenire con opere più onerose per riportarle in condizioni adeguate". La riduzione degli investimenti in manutenzione - afferma l'associazione dei costruttori lombardi - "si somma alla contrazione del mercato determinata dalla fine dei bonus edilizi e dal progressivo esaurirsi delle risorse del PNRR, con potenziali ricadute occupazionali significative in un settore già sotto pressione".