

Pubblicato il 18/03/2026

N. 05098/2026 REG.PROV.COLL.
N. 14143/2024 REG.RIC.

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Seconda Ter)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 14143 del 2024, integrato da motivi aggiunti, proposto da Comune di Villa San Giovanni, in persona del Sindaco pro tempore e da Città Metropolitana di Reggio Calabria in persona del Sindaco Metropolitano pro tempore, rappresentati e difesi dall'avvocato Daniele Granara, con domicilio eletto presso il suo studio in Roma, corso V. Emanuele II n. 154/3de, come da procure in atti;

contro

Presidenza del Consiglio dei Ministri in persona del Presidente pro tempore, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Ministero della Cultura, Ministero dell'Economia e delle Finanze, in persona dei rispettivi Ministri pro tempore, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato, e con quest'ultima domiciliati ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

Regione Calabria, in persona del Presidente della Giunta Regionale pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Paolo Falduto, Angela Marafioti, Franceschina Talarico, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia, come da procura in atti;

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in persona del legale rappresentante pro tempore e Anas - Società per Azioni in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentate e difese dagli avvocati Francesca Carlesi, Raffaella Zagaria, Edward Giuseppe Ruggeri, Alessandro Botto, Enrica Pitino, con domicilio eletto presso lo studio Alessandro Botto in Roma, via di San Nicola Da Tolentino, 67, come da procura in atti;

Regione Siciliana in persona del Presidente della Giunta Regionale pro tempore, non costituita in giudizio;

Comune di Messina in persona del Sindaco pro tempore, non costituito in giudizio;

nei confronti

Stretto di Messina S.p.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Vincenzo Fortunato, Giuseppe Lo Pinto, Fabio Cintioli, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e da procura in atti;

Eurolink s.p.a., non costituita in giudizio;

per l'annullamento

per quanto riguarda il ricorso introduttivo:

del parere del 13 novembre 2024, n. 19 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica avente ad oggetto "Aggiornamento e completamento della procedura di VIA, ex art. 3, comma 4, del D.L. 35/2023, art. 225 del D.lgs. 36/2023 e artt. 165, 167 e 183 del D.lgs. 163/2006, integrata con la procedura di Valutazione di Incidenza e la verifica del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ex art. 9, D.P.R. 120/2017, e della Verifica di ottemperanza, ex artt. 166 e 185 del D.lgs. 163/2006" del Progetto "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" nonché per l'annullamento, di ogni atto preparatorio, presupposto;

per quanto riguarda i motivi aggiunti presentati il 4\2\2025:

del Decreto del Direttore della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali – Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prot. n. 18325 del 23.12.2024, avente ad oggetto “Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP:C41C23002750005). Conclusione Conferenza di servizi istruttoria indetta ai sensi dell’articolo 3, comma 4, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58”;

dell’allegato verbale della conferenza dei servizi del 16.04.2024;

del parere del Comitato scientifico di cui all’art. 4, comma 6, della Legge n. 1558/1971, espresso in data 29.01.2024;

della nota prot. n. 2480 dell’8 marzo 2024, con la quale il Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attribuisce alla Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali le attività connesse alla Conferenza di servizi di cui all’art. 3, commi nn. 4 e 5 del decreto-legge 31 marzo 2023 n. 35;

della nota prot. n. 397 del 23 febbraio 2024 della Stretto di Messina S.p.A.;

della nota prot. n. 411 del 26 febbraio 2024 della Stretto di Messina S.p.A.;

delle note prott. nn. 417, 418, 419 e 420, del 27 febbraio 2024 della Stretto di Messina S.p.A.;

della nota prot. n. 911 del 18 marzo 2024 della Stretto di Messina S.p.A.;

della nota prot. n. 5247 del 29 marzo 2024 della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

della nota prot. n. 38586 del 20 ottobre 2011 della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

della nota prot. n. 72747 dell’08 maggio 2024 della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

della nota prot. n. 8784 del 06 giugno 2024 della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

della nota prot. CTVA n. 4899 del 15 aprile 2024 della Commissione Tecnica di Valutazione dell’Impatto Ambientale;

della nota prot. n. 1639 del 9 maggio 2024 della Stretto di Messina S.p.A.;

dell’avviso del 13 settembre 2024 il Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica;

della nota prot. n. 13928 del 26 settembre 2024 della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

della nota prot. 7418 del 22 novembre 2024 della Stretto di Messina S.p.A.;

della nota prot. 7746 del 19 dicembre 2024 della Stretto di Messina S.p.A.

per quanto riguarda i motivi aggiunti presentati il 29\5\2025:

della deliberazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, assunta nella riunione del 9 aprile 2025, pubblicata sul portale delle procedure di VIA del MASE in data 16.04.2025, nonché dell’allegata relazione IROPI del 4 aprile 2025;

per quanto riguarda i motivi aggiunti presentati il 28\7\2025:

del Parere n. 72 del 21 maggio 2025 della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, pubblicato il successivo 29 maggio 2025.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio delle Amministrazioni statali intimato, della Regione Calabria, di Stretto di Messina S.p.A. nonché di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e di Anas - Società per Azioni;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell’udienza pubblica del giorno 18 febbraio 2026 il consigliere Achille Sinatra e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. – Con ricorso notificato il 18 dicembre 2024 e depositato il successivo giorno 27, il Comune di Villa San Giovanni e la Città Metropolitana di Reggio Calabria hanno impugnato, chiedendone l'annullamento previa misura cautelare, il parere del 13 novembre 2024, n.19 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, avente ad oggetto *“Aggiornamento e completamento della procedura di VIA, ex art.3, comma 4, del D.L. 35/2023, art.225 del D.lgs.36/2023 e artt.165,167 e 183 del D.lgs.163/2006, integrata con la procedura di Valutazione di Incidenza e la verifica del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ex art.9, D.P.R.120/2017, e della Verifica di ottemperanza, ex artt.166 e 185 del D.lgs.163/2006” del Progetto denominato “Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”*.

2. – L'11 giugno 1981, in attuazione dell'articolo 1 della legge n. 1158 del 1971, è stata istituita la società Stretto di Messina S.p.A., alla quale, nel 1985 sono state assentite in concessione tutte le attività di progettazione, realizzazione e gestione dell'opera per il Ponte sullo Stretto.

L'opera è stata inserita tra le infrastrutture di “preminente interesse nazionale”, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 e con la delibera CIPE n. 66 del 2003 è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare, determinando inter alia l'accertamento della compatibilità ambientale del complesso di opere.

Con parere n. 1185 del 15 marzo 2013, la Commissione Tecnica per la Valutazione dell'Impatto Ambientale dichiarava di non poter esprimere «allo stato» una valutazione per la compatibilità ambientale delle opere di variante sostanziale sul versante siciliano e sul versante calabro, mentre per la verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della delibera CIPE n. 66 del 2003, osservava che alcune prescrizioni risultavano parzialmente ottemperate o non ottemperate. Rilevava altresì un'incidenza negativa per talune aree protette interferite dall'opera.

Nel 2013, la società Stretto di Messina veniva posta in liquidazione.

Tuttavia, in seguito, la legge n. 197 del 2022, ai commi 487-493 dell'art. 1, revocava lo stato di liquidazione e dichiarava il Ponte sullo Stretto opera prioritaria e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

Con il successivo DL n. 35/2023 conv. in l. n. 58/2023 venivano, poi, emanate significative novità sul riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera.

La società Stretto di Messina approvava una relazione di aggiornamento al progetto e la trasmetteva al Ministero dei Trasporti, per l'indizione della Conferenza dei servizi.

La società presentava anche, il 24 febbraio 2024, al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica e al Ministero della Cultura, una istanza per l'avvio, ai fini del relativo aggiornamento e completamento, di quattro procedure integrate, tra le quali quella di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 3, comma 4, del D.L. 35/2023, convertito con L. 58/2023, degli artt. 165,167 e 183 del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.Lgs. 36/2023.

Il 19 novembre 2024 veniva dunque pubblicato il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del 13 novembre 2024, impugnato con il ricorso introduttivo.

3. – Con il ricorso introduttivo le due Amministrazioni ricorrenti –nel cui territorio ricadrebbe l'opera oggetto della valutazione di incidenza impugnata- censurano l'atto in epigrafe per i motivi come di seguito riassunti.

1) Omessa effettuazione della procedura di VAS, in relazione ad un progetto avente valenza pianificatoria e programmatica, anche in quanto modificativo –in tesi- delle previsioni urbanistiche e paesaggistiche di diversi Enti territoriali.

2) Mancata valutazione dell'opzione zero dell'intervento e di soluzioni alternative, che avrebbe dovuto tenersi in sede di VAS (tuttavia omessa) e che non sarebbe stata effettuata in sede di VIA.

3) Illegittimità derivata dall'illegittimità costituzionale del D.L. 31 marzo 2023, n. 35 *“Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”*, convertito con modificazioni dalla Legge 26 maggio 2023, n. 58, e della legge di conversione medesima, che le ricorrenti denunciano sotto molteplici profili, come di seguito compendati:

A. Difetto dei presupposti per il ricorso alla decretazione di urgenza, di cui all'art. 77 Cost;

B. Manifesta irrazionalità del ricorso ad una legge provvedimento, quale sarebbe il D.L. n. 35/2023;

C. Dedotta illegittima sostituzione del Governo-legislatore all'amministrazione, sia per quanto riguarda l'instaurazione del rapporto concessorio con l'estinta (poi ripristinata ex lege) società Stretto di Messina, sia per quanto concerne la valutazione ed approvazione del progetto (in quanto esso era stato ritenuto non valutabile dalla CTVIA nel 2013 e successivamente abbandonato) nonché con riferimento alle inerenti conseguenze sul vincolo di pubblica utilità apposto sulle aree interessate ed il procedimento espropriativo;

D. Violazione delle direttive europee in materia di valutazione di impatto ambientale ed in materia di appalti e concessioni, alla luce della previsione di una VIA ritenuta limitata e del rinnovo, senza gara e in dedotta carenza di motivazione, della concessione in favore della Società Stretto di Messina;

E. Violazione del principio ambientalista di cui all'art. 9 Cost. per omissione totale della VAS ed adozione della VIA parziale, che sarebbe fondata su dati non più attuali, dato il precedente "abbandono" del progetto nel 2013 e la messa in liquidazione della Società Stretto di Messina;

F. Violazione dell'art. 117, comma 1, Cost., in relazione ai vincoli derivanti dall'ordinamento eurounitario in merito alle valutazioni ambientali;

Le ricorrenti, inoltre, introducono le seguenti richieste di rinvio pregiudiziale, ai sensi dell'art. 267 TFUE, alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con altrettanti motivi:

4) con riferimento agli articoli 1 e 2 del DL. n. 35\2023, violazione dei principi e norme di diritto derivato che garantiscono la concorrenza, la trasparenza della procedura e la par condicio tra i concorrenti, con conseguente pregiudizio per il diritto al lavoro e per la libertà di impresa;

5) con riferimento all'art. 3 del DL. n. 35\2023, effettuazione di una VIA frammentata e limitata, in violazione della direttiva europea in materia di valutazioni ambientali;

6) con generale riferimento al DL n. 35\2023, mancata effettuazione della procedura di VAS e mancata valutazione dell'opzione zero e/o di soluzioni progettuali alternative, in violazione della direttiva europea in materia di valutazioni ambientali.

Deducedono, inoltre:

7) Illegittimità della limitazione della VIA alle sole varianti apportate al progetto preliminare, senza considerazione dell'intera soluzione progettuale e delle opere connesse e senza adeguamento degli elaborati al mutato contesto ambientale;

8) Illegittimità della postergazione dell'ottemperanza delle prescrizioni e delle raccomandazioni imposte in sede di VIA sul progetto preliminare alla fase della progettazione esecutiva;

9) Illegittimità dei provvedimenti nella parte in cui consentono la prosecuzione dell'iter di approvazione del progetto definitivo, nonostante che la valutazione di incidenza esperita sullo stesso avesse, in tesi, fornito esito negativo;

10) Illegittimità del parere della Commissione VIA per aver concluso, in sede di valutazione di VINCA, per l'assenza di significativi impatti ambientali su di alcuni siti di importanza comunitaria e zone di protezione speciale, a dire delle ricorrenti in assenza di una compiuta previsione delle opere di mitigazione;

11) Illegittimità del parere della Commissione di VIA, per essersi determinato positivamente in relazione alla valutazione di impatto ambientale, pur dettando molteplici prescrizioni che sarebbero tali da alterare aspetti sostanziali della soluzione progettuale prive del carattere dell'autoesecutività;

12) Difetto istruttorio per mancata considerazione di ritenuta presenza di faglie attive e capaci nell'area interessata dall'opera e per omessa considerazione della previsione di realizzazione di uno dei piloni di reggimento del ponte sulla faglia attiva di Cannitello;

13) Illegittimità del provvedimento, in quanto espressivo di parere favorevole sulla compatibilità ambientale dell'opera, in ritenuta assenza di controdeduzioni del Proponente relativamente alle osservazioni procedurali formulate dal Comune di Villa San Giovanni e dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria, che non sarebbero state neppure considerate;

14) Illegittimità dei provvedimenti laddove consentirebbero la prosecuzione dell'iter approvativo di un'opera che, in tesi, studi commissionati dall'Amministrazione ministeriale avrebbero rivelato essere irrealizzabile e, comunque, frutto di una scelta progettuale che non sarebbe la più conveniente;

15) Illegittimità dei provvedimenti, laddove il progetto che costituisce oggetto della relativa valutazione non si coniugherebbe con la pianificazione comunale, metropolitana e paesaggistica vigente, oltre che perchè l'assenza di un livello di progettazione puntuale determinerebbe assoluta incertezza in ordine alle scelte pianificatorie rimesse agli Enti territoriali.

4. – In occasione della camera di consiglio del 14 gennaio 2025, fissata per la trattazione dell'istanza cautelare proposta nel ricorso introduttivo, le ricorrenti hanno rinunciato all'istanza stessa e hanno preannunziato la proposizione di motivi aggiunti.

5. - Con un primo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 22 gennaio 2025 e depositato il successivo 4 di febbraio, le ricorrenti hanno impugnato anche il Decreto del Direttore della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali – Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prot. n. 18325 del 23.12.2024, avente ad oggetto "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP:C41C23002750005). Conclusione Conferenza di servizi istruttoria indetta ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58.

Contro tale atto hanno proposto un motivo d'illegittimità derivata da quella ritenuta a carico dell'atto impugnato con il ricorso introduttivo, nonché quindici motivi con i quali hanno riproposto le doglianze e gli argomenti critici già svolti nell'atto introduttivo del giudizio.

6. – Con un secondo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 16 maggio 2025 e depositato il successivo giorno 29, le ricorrenti hanno altresì impugnato la deliberazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, assunta nella riunione del 9 aprile 2025, pubblicata sul portale delle procedure di VIA del MASE in data 16 aprile 2025, nonché dell'allegata c.d. relazione IROPI (acronimo dall'espressione in lingua inglese *Imperative Reasons of Overriding Public Interest*) del 4 aprile 2025.

Tale atto d'impugnazione consta di tre mezzi, rubricati come segue:

1) Illegittimità propria e/o derivata dall'illegittimità dei provvedimenti impugnati con il ricorso introduttivo in data 18.12.2024 e con atto di motivi aggiunti in data 22.01.2025.

Le successive censure riprendono alcuni profili critici già sviluppati in ordine all'asserita violazione della c.d. Direttiva Habitat, per cui ci si limita qui a riportarne le rispettive rubriche:

2) Violazione dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE. Violazione della Guida Metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della Direttiva 92/43/CEE. Violazione delle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4. Violazione dell'art. 5, commi 9 e 10, del DPR 357/1997. Violazione del principio di precauzione. Violazione dei principi di imparzialità e buon andamento di cui all'art. 97 Cost. Difetto assoluto di istruttoria, del presupposto e di motivazione. Irrazionalità ed illogicità manifesta. Sviamento);

3) Violazione della Direttiva 92/43/CEE. Violazione dell'art. 5, c. 10, del DPR 357/1997. Violazione del principio di precauzione. Violazione dei principi di imparzialità e buon andamento di cui all'art. 97 Cost. Travisamento. Difetto del presupposto, di istruttoria e di motivazione. Irrazionalità ed illogicità manifesta. Sviamento.

7. – Vi è poi un terzo ricorso per motivi aggiunti, notificato il 25 luglio 2025 e depositato il successivo giorno 28, che reca l'impugnazione del parere n. 72 del 21 maggio 2025 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, pubblicato il successivo 29 maggio 2025.

Avverso tale atto le ricorrenti propongono i motivi come di seguito rubricati:

1) Illegittimità propria e/o derivata dall'illegittimità dei provvedimenti impugnati con il ricorso introduttivo in data 18.12.2024, con atto di motivi aggiunti in data 22.01.2025 e con atto di motivi aggiunti in data 16.05.2025;

2) Violazione dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE. Violazione della Guida Metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della Direttiva 92/43/CEE. Violazione delle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4. Violazione dell'art. 5, commi 9 e 10, del DPR 357/1997. Violazione del principio di precauzione. Violazione dei principi di imparzialità e buon andamento di cui all'art. 97 Cost. Difetto assoluto di istruttoria, del presupposto e di motivazione. Contraddittorietà estrinseca. Irrazionalità ed illogicità manifesta. Sviamento.

8. – Si sono costituite le Amministrazioni statali intimiste e la concessionaria dell'opera Stretto di Messina s.p.a., che, con le rispettive memorie, hanno eccepito l'inammissibilità del ricorso in quanto proposto per l'annullamento di atti aventi natura endoprocedimentale e, nel merito, chiedendo la reiezione del gravame e dei motivi aggiunti siccome infondati.

Si sono costituite in giudizio anche la Regione Calabria, ANAS s.p.a. e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., che non hanno svolto difese scritte.

Non si sono costituiti in giudizio la Regione Siciliana, il Comune di Messina, ANAS s.p.a. e Eurolink s.p.a.

9. - Con istanza depositata il 22 dicembre 2025 le ricorrenti hanno chiesto un rinvio della discussione della controversia, istanza cui ha aderito Stretto di Messina s.p.a. in data 12 gennaio 2026.

La richiesta è stata motivata sulla scorta della circostanza per cui, successivamente alla presentazione dei motivi aggiunti, la società Stretto di Messina ha trasmesso al CIPESS la «Relazione del progettista del 20 gennaio 2024» nonché la documentazione inerente al progetto definitivo.

Nella seduta del 6 agosto 2025 il CIPESS ha approvato con delibera n. 41/2025 il progetto definitivo, ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D.L. n. 35/2023.

La delibera del CIPESS è stata poi trasmessa alla Corte dei conti per il visto di legittimità, che è stato ruscato con la deliberazione n. 19 del 29 ottobre 2025 della Sezione centrale del Controllo di legittimità sugli atti del governo. Di conseguenza, in mancanza di registrazione, la delibera del CIPESS n. 41/2024 non ha acquisito efficacia.

Per tale ragione le parti hanno chiesto un differimento della discussione del merito del giudizio, *«al fine di verificare la permanenza dell'interesse alla decisione [...] alla luce degli atti che saranno – o meno – adottati dalle competenti Amministrazioni a seguito dei rilievi di illegittimità sollevati dalla Corte dei conti»*.

Di eguale provvedimento di ruscatura del visto, nella successiva adunanza del 17 novembre 2025, è stato fatto oggetto anche il *“III Atto aggiuntivo ed integrativo alla convenzione sottoscritta il 30 dicembre 2003 –come modificata dal I Atto aggiuntivo stipulato il 25 febbraio 2004 e dal II Atto aggiuntivo stipulato il 30 novembre 2009 –dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti(MIT), in qualità di concedente, e dalla Stretto di Messina S.p.a.(SdM),in qualità di concessionaria, avente ad oggetto il complesso delle pattuizioni regolanti la concessione rilasciata dal primo alla seconda per la progettazione e la realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e la Calabria e per la gestione del solo collegamento viario”*, depositato in giudizio dalle ricorrenti il 16 gennaio 2026.

10 – Peraltro, successivamente a tale richiesta di rinvio e alla relativa adesione, le stesse parti istanti hanno scambiato le memorie di cui all'art. 73 c.p.a., ribadendo le rispettive tesi in rito e in merito.

L'istanza di rinvio è stata però reiterata dalle Amministrazioni ricorrenti in data 28 gennaio 2026, sebbene in un atto che in epigrafe reca la indicazione di “memoria di replica”.

11. - All'udienza pubblica del 18 febbraio 2026, nel corso della quale le parti presenti hanno ribadito le rispettive tesi difensive, la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

1. - Oggetto della presente controversia è l'impugnativa dei seguenti atti:

-parere del 13 novembre 2024, n.19 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, avente ad oggetto “Aggiornamento e completamento della procedura di VIA, ex art.3, comma 4,del D.L. 35/2023, art.225 del D.lgs.36/2023 e artt.165,167 e 183 del D.lgs.163/2006, integrata con la procedura di Valutazione di Incidenza e la verifica del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ex art.9, D.P.R.120/2017, e della Verifica di ottemperanza, ex artt.166 e 185 del D.lgs.163/2006” del Progetto denominato “Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”;

-Decreto del Direttore della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali – Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prot. n. 18325 del 23.12.2024, avente ad oggetto “Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP:C41C23002750005). Conclusione Conferenza di servizi istruttoria indetta ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58”;

- deliberazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, assunta nella riunione del 9 aprile 2025, pubblicata sul portale delle procedure di VIA del MASE in data 16 aprile 2025, nonché dell'allegata c.d. relazione IROPI (*Imperative Reasons of Overriding Public Interest*) del 4 aprile 2025;
- parere n. 72 del 21 maggio 2025 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, pubblicato il successivo 29 maggio 2025.

Non è invece oggetto di ricorso la delibera CIPESS n. 41 del 6 agosto 2025 di approvazione del progetto definitivo, inefficace allo stato a seguito della ricusazione del visto da parte della Corte dei Conti.

Alla luce di ciò, le parti resistenti hanno eccepito l'inammissibilità del ricorso introduttivo e dei motivi aggiunti, in quanto vertenti su atti endoprocedimentali.

2. - L'eccezione è fondata.

Il DL 31 marzo 2023, n. 35 ha inteso imprimere nuovo impulso al progetto di realizzazione del cd. Ponte sullo stretto di Messina (d'ora innanzi, Ponte), assumendone la centralità nell'ambito dell'azione di Governo volta a *“favorire la crescita e lo sviluppo”* del Paese.

A tal fine, si è adottata una disciplina speciale i cui tratti salienti, per quanto rileva in causa, sono espressi dall'art. 3 (*“riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera”*). Tale disciplina, peraltro, integra, con riguardo al Ponte, quanto già stabilito dal legislatore in termini generali con riferimento alle cd. grandi opere, anzitutto in forza della legge delega 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. legge obiettivo) e all'attuazione conferitale dal d.lgs. 20 agosto 2002, n. 190 (ormai abrogato).

È infatti sulla base di tale normativa (e di quella, largamente sovrapponibile, contenuta negli artt. 161 ss del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163), che il progetto del Ponte ha preso avvio, ed è poi culminato nell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE (ora CIPESS) con delibera n. 66 del 2003, comportante valutazione favorevole della compatibilità ambientale, e nell'abbrivio del conseguente *iter* di approvazione del progetto definitivo, come definito dal concessionario il 29 luglio 2011.

Come è noto, tuttavia, tale ultima fase non si è compiuta, sicché sono rimaste inevase le sollecitazioni ambientali emerse nel corso del procedimento successivo all'approvazione del progetto preliminare, in relazione alla valutazione per tali profili del progetto definitivo.

Così, l'art. 3 del DL n. 35 del 2023, ferma la VIA favorevole approvata dal CIPE in una con il progetto preliminare, ha *“fatti salvi”* *“gli effetti”* del progetto definitivo a suo tempo elaborato dal concessionario (comma 6), e, nel contempo, si è fatto carico di una rinnovata valutazione di impatto ambientale (così, espressamente, ancora il comma 6), il cui oggetto, peraltro e perlomeno a prima lettura, è circoscritto ai seguenti elementi da assumere in considerazione da parte del progettista incaricato di redigere apposita relazione: a) corrispondenza del progetto definitivo al preliminare (comma 2, primo periodo); b) indicazione di ulteriori prescrizioni, concernenti anche la compatibilità ambientale, da sviluppare nel progetto esecutivo (comma 2, secondo periodo); valutazione degli ulteriori contenuti progettuali quanto agli *“aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo”* (comma 6), con riguardo, verosimilmente, alle carenze alle quali si è già accennato, emerse nel corso dell'*iter*, abortito, di approvazione del definitivo stesso.

3.- Sulla base della formulazione letterale di tali disposizioni e del successivo comma 7 del medesimo art. 3, la parte ricorrente, nella sua conclusiva, ha affermato che gli atti gravati *“definiscono altresì gli aspetti di compatibilità ambientale e paesaggistica dell'opera e, pertanto, sono immediatamente lesivi dei diritti e perciò immediatamente impugnabili”*.

4. - Il Tribunale reputa che argomenti sia di ordine logico-giuridico, sia testuali, militino in direzione opposta.

5. - E' appena il caso di ricordare che tratto peculiare del regime che ha governato le cd. *“grandi opere”* fin dalla legge n. 443 del 2001 (e, più in generale, le opere di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici) è l'attrazione delle valutazioni di compatibilità ambientale alla competenza non già del Ministro dell'ambiente (e, tantomeno, della Commissione tecnica VIA-VAS), ma del CIPE, quale organo politico chiamato a esprimere una sintesi altamente discrezionale tra esigenze di tutela dell'ambiente e finalità di sviluppo economico del Paese.

Si tratta di un percorso non incoerente rispetto alla natura da attribuire al provvedimento di VIA, ove accanto *“a verifiche di natura tecnica circa la compatibilità ambientale del progetto, che rientrano nell’attività di gestione in senso stretto”* si possono manifestare *“complesse valutazioni che, nel bilanciare tra loro una pluralità di interessi pubblici quali la tutela dell’ambiente, il governo del territorio e lo sviluppo economico, assumono indubbiamente un particolare rilievo politico”* (Corte cost, sentenza n. 81 del 2013). Così, il giudice delle leggi ha escluso l’illegittimità costituzionale, in relazione all’art. 97 Cost., di una legge della Regione autonoma Sardegna, con la quale la competenza a provvedere sulla VIA era stata sottratta alla dirigenza e attribuita alla Giunta regionale, sia pure sulla base dell’istruttoria svolta dagli uffici dirigenziali.

La priorità che la legislazione nazionale assegna alla fase più squisitamente politica di apprezzamento della compatibilità ambientale, del resto, è conforme al diritto UE.

Con la sentenza resa in C-411/19, a seguito di rinvio pregiudiziale disposto da questo Tribunale, la Corte di giustizia (sia pure con riguardo alla cd. direttiva habitat, ma con argomenti del tutto spendibili nel caso di specie) ha precisato (paragrafo 44) che, pur a fronte di un parere negativo dell’autorità pubblica preposta alla tutela dell’ambiente, il vertice dell’indirizzo politico-generale può decidere, per altre considerazioni, di procedere per motivi imperativi di rilevante interesse con un progetto il cui impatto ambientale non possa essere mitigato, a condizione che non vi siano soluzioni alternative. In definitiva, neppure il diritto UE impone che la compatibilità ambientale sia condizionata inderogabilmente dall’esito dell’istruttoria tecnica, fermo restando, naturalmente, la necessità che siano osservate dall’autorità competente le normative unionali poste a tutela dell’ambiente, in particolare dalla direttiva Via e dalla direttiva habitat, ove applicabile.

5.1 - Come è ovvio, un tale approccio viene esaltato alla luce del carattere particolarmente strategico, rivestito dalle cd. grandi opere, per le quali il tessuto normativo incorpora i motivi imperativi ai quali ha rinviato il giudice europeo.

Così, gli artt. 166, 183 e 185 del d.lgs. n. 163 del 2006 attribuiscono al CIPE la competenza ad adottare il provvedimento di compatibilità ambientale unitamente al progetto preliminare (art. 183, comma 6), mentre la Commissione speciale VIA ha compiti limitati all’istruttoria tecnica. Anche nel caso in cui il progetto definitivo presenti difformità dal preliminare, rilevanti sul piano ambientale, l’eventuale aggiornamento dello studio di impatto ambientale è di competenza del Ministro dell’ambiente (art. 185), mentre resta ferma la spettanza al CIPE del potere di approvare, o no, il progetto definitivo, anche in relazione alle risultanze dell’istruttoria di carattere ambientale (art. 166).

Sul punto, la preferibile giurisprudenza amministrativa ha conseguentemente ritenuto che *“il procedimento di valutazione di impatto ambientale (...) costituisce (...) mero strumento di supporto tecnico alla decisione finale”* attribuita, in quel caso, al Governo (Consiglio di Stato, Sez. VI, n. 129 del 2006, paragrafo 10).

Ugualmente, è stato di recente ricordato che *“la questione non è meramente formale, perché la distinzione tra atto di approvazione e parere della Commissione sottende una differenza contenutistica tra le due determinazioni”*, atteso che *“il provvedimento conclusivo del procedimento VIA implica una valutazione di ben più ampia portata, nella quale si tiene conto anche delle implicazioni sociali, economiche e produttive correlate all’opera”* (Tar Milano, Sezione, III, n. 3844 del 2024).

Con riguardo allo schema procedimentale proprio delle cd. grandi opere, quindi, deve ritenersi che a propria volta il CIPESS non sia vincolato alle risultanze dell’istruttoria tecnica, ma abbia la potestà di discostarsene, anche sollecitando approfondimenti, e sia pure con l’onere di confrontarsi con esse e di motivare sulle ragioni che le rendono recessive (ciò che si desume, quanto a tale onere, dalle già citate pronunce della Corte costituzionale e della Corte di giustizia).

5.2 - E’ quindi in ragione di tali premesse che la giurisprudenza amministrativa, pronunciandosi su fattispecie regolate dagli artt. 183 ss del d.lgs. n. 163 del 206, ha già ritenuto che il parere di valutazione ambientale VIA e VAS non sia autonomamente impugnabile, in quanto endoprocedimentale rispetto alla pronuncia del CIPESS, per quanto in ipotesi nelle quali si trattava di approvare la compatibilità ambientale unitamente al progetto preliminare o definitivo, e non di governare la fase successiva del procedimento come nel caso a giudizio (Cons. Stato, Sez. IV, n. 7714 del 2021; Tar Milano, Sez. III, n. 3576 del 2024, entrambe citate dalla difesa di Stretto di Messina spa).

Certamente, può ritenersi oramai superato l’indirizzo giurisprudenziale (sempre minoritario del resto) che, muovendo dalla natura di parere della VIA, reputava che esso non fosse autonomamente impugnabile. Il punto, tuttavia, è un altro: laddove l’opera abbia carattere strategico, l’autorità preposta alla tutela dell’ambiente svolge un’attività meramente istruttoria, mentre

la compatibilità ambientale è valutata dall'organo politico (il CIPESS o il Consiglio dei ministri, in caso di dissenso del Ministro dell'ambiente), i cui atti sono perciò gli unici impugnabili.

5.3 - Alla luce di tali considerazioni, il legislatore sarebbe incorso in un'evidente incongruenza sistematica, rispetto alla premessa concernente l'elevato valore strategico dell'opera, se, proprio con riguardo alla grande opera per eccellenza, il Ponte, avesse voluto con il DL n. 35 del 2023 elidere la fase più propriamente politica dell'apprezzamento in ordine alla compatibilità ambientale, per consegnare le sorti del progetto al solo parere tecnico della Commissione.

Ragionando con la parte ricorrente, quest'ultima avrebbe assunto "potere di vita o di morte" sulle sorti del Ponte, perché la valutazione di impatto ambientale le sarebbe "riservata" e produrrebbe, diversamente che sulla base della disciplina generale recata dal d.lgs. n. 163 del 2006, un vincolo di contenuto che il CIPESS non potrebbe in alcun modo eludere: da qui l'inevitabile conclusione per cui, in caso di apprezzamento negativo da parte della Commissione, l'opera non potrebbe essere realizzata.

Una simile idea, fondata sulla presunta introduzione di un regime speciale che tradirebbe in tal modo la sua stessa vocazione a favorire la realizzazione del Ponte, è con ogni evidenza tutt'altro che convincente, e comporta perciò la necessità di chiedersi se l'attuale quadro normativo la renda obbligata.

6. - Venendo allora agli argomenti letterali, va anzitutto escluso che il DL n. 35 del 2023 delinea, in quanto normativa speciale, un sistema chiuso, tale da escludere in radice l'applicazione degli artt. 183 ss del d.lgs. n. 163 del 2006.

Al contrario, un'integrazione tra tali fonti, nel governo dell'intero e complesso procedimento che conduce alla realizzazione dell'opera, appare naturalmente suggerita dalla circostanza che la VIA, afferente all'approvazione del progetto preliminare, e la stessa fase di elaborazione del progetto definitivo, si sono svolte sotto l'egida della normativa antecedente alla decretazione d'urgenza, la quale ultima è quindi lo sviluppo della prima.

Si può pertanto concludere, in linea con i principi generali che regolano la successione delle leggi nel tempo, che la indubbia specialità del DL n. 35 del 2023 non osti in sé alla applicazione dei principi e delle regole enunciati dal d.lgs. n. 163 del 2006, a condizione che quest'ultimo sia compatibile con il primo. E ciò, anche in forza dell'art. 225, commi 10 e 11, del d. lgs. 31 marzo 2023, n. 36, pubblicato contestualmente all'emanazione del DL 31 marzo 2023, n. 35, che, con particolare riferimento alla VIA concernente le grandi opere, ribadisce la perdurante applicabilità degli artt. 182, 183, 184 e 185 del codice dei contratti pubblici del 2006 (già fatta salva dal d.lgs. n. 50 del 2016), e tiene ferme le "attribuzioni di competenza" vigenti al tempo di avvio del progetto.

Il Ponte continua pertanto a gravitare nell'orbita dell'art. 183, comma 6, del d.lgs. n. 163 del 2006, che assegna al CIPESS la competenza ad adottare il provvedimento di compatibilità ambientale contestualmente all'approvazione del progetto preliminare, esprimendo così (unitamente all'art. 182, comma 4) il *principio generale* di prevalenza dell'istanza politica rappresentata da tale organo collegiale, in merito alla ponderazione dei profili ambientali e di sviluppo economico, rispetto alle valutazioni più propriamente tecniche della fase istruttoria demandata alla Commissione e al Ministro competente (cfr art. 1, comma 2, lett. c della legge n. 443 del 2001, quanto alla natura istruttoria propria delle valutazioni del Ministero).

7. - Naturalmente, non sfugge al Tribunale che l'art. 183, comma 6, citato concerne la compatibilità ambientale afferente al progetto preliminare, e non la fase successiva di apprezzamento della dimensione ambientale del progetto definitivo, per la quale l'art. 185 contempla l'ipotesi che il Ministero disponga l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale in caso di significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, dovuta a una "differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo".

A tale proposito, vanno svolte due considerazioni.

In primo luogo, anche per i casi di discrepanze tra progettazione preliminare (oggetto di VIA) e progettazione definitiva, non pare dubbio che l'ultima parola, quanto alla compatibilità ambientale, spetti al CIPESS in sede di approvazione del progetto definitivo (ex art. 166), tanto è vero che l'art. 185 neppure prevede un provvedimento autonomo del solo Ministro in caso di omesso aggiornamento dello studio di impatto ambientale, e piuttosto ipotizza il rinnovo della fase istruttoria (e, quindi, decisoria) in caso di inadempimento alle prescrizioni contenute nel provvedimento di compatibilità ambientale.

In secondo luogo, va tenuto presente che il legislatore del 2005, nell'attuare la legge obiettivo del 2001, poteva ancora confidare in quella *"celere realizzazione"* (art. 1, comma 2, della legge n. 443 del 2001) delle cd. grandi opere, che si poneva a fondamento stesso della disciplina speciale. In quel contesto temporale, quindi, ben si poteva immaginare che il progetto definitivo sarebbe seguito senza indugio a quello preliminare, e che, di conseguenza, neppure potesse profilarsi un'ipotesi di profondo mutamento delle condizioni ambientali a suo tempo valutate unitamente alla approvazione del preliminare.

È verosimilmente per tale ragione che il d.lgs. n. 163 del 2006 disciplina l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale esclusivamente per il caso in cui vi sia una *"differenza"* tra i due livelli della progettazione, e non prende invece in considerazione l'eventualità per cui, a causa del trascorrere del tempo, a essere cambiati siano piuttosto gli stessi fattori presi in esame al tempo della valutazione di impatto ambientale, e oramai inattuali. Non si poteva a quei tempi ragionevolmente immaginare, in altri termini, che in luogo della *"celere"* realizzazione, taluni progetti avrebbero tardato oltre 20 anni per essere completati, anche in ragione dell'evoluzione delle maggioranze politiche e di una correlata diversa valutazione sull'opportunità di andare fino in fondo.

7.1. - Con riguardo a quest'ultima ipotesi, che a parere della parte ricorrente si verificherebbe nel caso di specie e imporrebbe di rinnovare la VIA (rendendo incostituzionale il DL n. 35 del 2023, nella parte in cui non lo prevede), bisogna dare atto che la giurisprudenza non si è ancora definitivamente attestata su un'unica linea decisoria.

Come è noto, l'art. 26, comma 6, del d.lgs. n. 152 del 2006 (inapplicabile *ratione temporis* ai fatti di causa), nel testo modificato dall'art. 23, comma 21 *quinquies* del d.l. 1 luglio 2009, n. 78 e, da ultimo, dall'art. 15, comma 1, del d.lgs. n. 16 giugno 2017, n. 104, esprime il principio di temporaneità della VIA, stabilendo che essa abbia l'efficacia temporale, comunque non inferiore a 5 anni, stabilita dal provvedimento.

La disposizione, tuttavia, aggiunge che tale previsione si applica ai soli procedimenti avviati successivamente all'entrata in vigore del d.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, al cui art. 1, comma 3, si deve la prima formulazione della regola in oggetto.

Con ogni evidenza, la norma risponde proprio all'esigenza di attualità della VIA (*recte*: di dati sui quali essa si basa), per l'ipotesi in cui il passare del tempo suggerisca un'alterazione dei molteplici fattori sui quali si fonda la valutazione.

A propria volta, l'attualità della VIA, nell'accezione appena tratteggiata, è reputata il necessario precipitato del diritto dell'Unione. In particolare, l'art. 8-*bis* della direttiva 13 dicembre 2011 n. 2011/92/UE (inserito dalla direttiva n. 2014/52/UE) impone che al momento di adottare una decisione in merito alla concessione dell'autorizzazione, l'autorità competente decida se la VIA *"sia ancora attuale"*, permettendo comunque agli Stati membri di fissare un termine per la validità della VIA stessa (sul principio di attualità della VIA, con ampi riferimenti alla giurisprudenza unionale e nazionale, la già citata Tar Milano, Sez. III, n. 3488 del 2024, paragrafo 6.2).

Tuttavia, è discusso se per attualità della VIA, per le opere sottratte all'art. 26, comma 6, ai fini del rispetto del diritto UE, si possa intendere la coerenza del provvedimento con i dati rilevabili al tempo in cui esso è stato adottato (con conseguente irrilevanza dei mutamenti ambientali), oppure vi sia l'obbligo che tali dati continuino a essere attuali al tempo in cui viene approvato il progetto definitivo, in armonia con la regola Ue per la quale la valutazione ambientale deve coincidere con l'atto che autorizza la realizzazione dell'intervento (*ex plurimis*, Cons. Stato, Sez. IV, n. 1169 del 2020, paragrafo 16).

Ciò detto, parte della giurisprudenza è dell'avviso che, in coerenza con il principio di certezza del diritto, l'art. 26 del d.lgs. n. 152 del 2006, testo vigente, a buon titolo escluderebbe di estendere la regola della temporaneità della VIA alle opere avviate anteriormente al d.lgs. n. 4 del 2008, per le quali i proponenti non potevano prevedere che la VIA avrebbe dovuto essere rinnovata a causa del decorso del tempo (Tar Lecce, sezione I, n. 1904 del 2017; Tar Brescia, Sezione I, n. 739 del 2019; Tar Napoli, Sezione V, n. 1327 del 2021).

Altra giurisprudenza è di segno contrario, poiché *"si rivela del tutto illogico e contrario al sistema delineato negli anni dal legislatore, anche sulla base del principio di massima precauzione in materia ambientale, ritenere che i provvedimenti VIA antecedenti all'entrata in vigore del d.lgs. n. 4 del 2008 (...) possano avere efficacia sine die, sebbene i relativi progetti non siano stati ancora realizzati"* (Cons. Stato, Sezione IV, n. 3937 del 2020).

Si aggiunge, sulla medesima linea, che il principio di attualità della VIA, da intendersi nell'accezione più stretta sopra delineata, corrisponde a un tratto costitutivo degli istituti di protezione ambientale definiti dal diritto UE, scolpito da atti di

diritto derivato dell'Unione antecedenti alla stessa direttiva n. 2014/52/UE (ancora Tar Milano, Sezione III, n. 3488 del 2024, riformata in fatto, ma non su tale punto in diritto, in sede di appello). Ne dovrebbe quindi conseguire che non si pone un tema di tutela dell'affidamento, quanto alle opere avviate prima dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 4 del 2018, posto che, pur in difetto di una disposizione espressa, il carattere non permanente della VIA avrebbe dovuto essere noto ai soggetti proponenti.

Così, l'obbligo di rinnovare la VIA in caso di mutamento del contesto ambientale (e non soltanto del progetto definitivo rispetto a quello preliminare) sarebbe evincibile alla luce della stessa giurisprudenza della Corte di giustizia (sentenza 4 maggio 2006, in C-290/03, ove si afferma che, per l'ipotesi di procedimento in più fasi, la valutazione conclusiva deve considerare *“tutti gli aspetti del progetto che non sono ancora stati valutati”*; sentenza 9 settembre 2020, in C-254/19, paragrafo 55, ove si ritiene che l'assunzione di valutazioni ambientali pregresse è subordinata alla circostanza che *“i dati ambientali e scientifici pertinenti non siano mutati”*).

8. Il d.lgs. n. 163 del 2006, come si è visto, non si è in ogni caso posto espressamente il problema di un'eventuale rinnovazione della VIA in ragione del cambiamento del contesto ambientale per il fluire del tempo, ma si è limitato a disciplinare l'ipotesi di divergenza tra progetto preliminare e definitivo. Soluzione che i fautori della prima linea giurisprudenziale sopra rammentata non potranno che reputare legittima, e che, invece, chi aderisce al secondo indirizzo riterrà di dubbia compatibilità unionale, ove non superabile in via interpretativa nel senso che l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale di cui all'art. 185 debba includere anche l'ipotesi controversa (in questo senso, ancora, Tar Milano, Sezione III, n. 3488 del 2024).

Viceversa, il legislatore della decretazione d'urgenza del 2023 non poteva certamente ignorare il lungo tempo trascorso dalla VIA del 2003 afferente al progetto preliminare, sicché, significativamente e in difformità dal testo degli artt. 182 ss del d.lgs. n. 163 del 2006, l'art. 3, comma 3, del d.l. n. 35 del 2023 parla espressamente di una nuova valutazione di impatto ambientale successiva all'approvazione del preliminare, affidandola in fase istruttoria alla Commissione.

Con efficace espressione, l'atto in questione è da taluni qualificato nella pratica giudiziaria quale “mini-VIA”, muovendo dal presupposto che esso abbia in ogni caso per oggetto esclusivamente le prescrizioni di compatibilità ambientale afferenti al progetto esecutivo (art. 3, comma 2, secondo periodo), e che, comunque, sia legislativamente esclusa l'ipotesi di rinnovare la VIA del 2003 in ragione dell'evoluzione nel tempo dei fattori su cui essa si era basata, e non soltanto delle modifiche apportate all'opera dal progetto definitivo.

9. - Attiene al merito della controversia valutare a) se tale presupposto interpretativo sia corretto, vale a dire se davvero l'art. 3, comma 6, abbia il significato di precludere il rinnovo della VIA, ovvero se si possa ritenere in via interpretativa che il riferimento, quale oggetto della nuova VIA, anche *“agli aspetti che non siano stati valutati”* nel procedimento a sua volta avviato ai fini dell'approvazione del progetto definitivo possa ricomprendere l'ipotesi presa in esame; b) se sia da seguire, o no, l'indirizzo più rigoroso ai fini della tutela dell'ambiente tracciato da parte della giurisprudenza amministrativa, con conseguente astratta rilevanza delle disposizioni che, eventualmente, ostassero al rinnovo della VIA; c) se, in ogni caso, la fase istruttoria sul Ponte abbia, quale che fosse la previsione di legge, di fatto proceduto a un aggiornamento integrale della VIA alla luce del nuovo contesto ambientale, ciò che potrebbe incidere sulla pregiudizialità delle eccezioni di illegittimità costituzionale e di incompatibilità unionale (cfr Cons. Stato, Sezione IV, n. 4257 del 2025).

Tuttavia, fin d'ora e ai fini di una pronuncia in rito, basta osservare che, in ogni caso, il presente ricorso è prematuro.

Ove, infatti, il legislatore avesse inteso escludere la rinnovazione della VIA, nel senso più ampio, l'eventuale dubbio di costituzionalità e compatibilità con il diritto UE di tale opzione normativa non investirebbe certamente la fase di istruzione demandata alla Commissione e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma, semmai, l'approvazione, da parte del CIPESS (art. 3, comma 8) della relazione istruttoria del Ministero stesso (art. 3, comma 7, lett. e) e degli atti e documenti ulteriori indicati dal comma 7.

In questa chiave di lettura, il comma 7 dell'art. 3 ometterebbe di indicare la rinnovazione della VIA tra le competenze del CIPESS non perché, come vorrebbe il ricorrente, con ciò si sia attribuito carattere decisorio al parere della Commissione,

ma, più semplicemente, perché l'evenienza della rinnovazione è stata esclusa dal legislatore (non è questa la sede per dire se legittimamente, o no).

Qualora, invece, il DL n. 35 del 2023 possa essere interpretato (o non applicato *in parte qua*) nel senso di permettere tale rinnovazione, ove sia sensibilmente mutato con il tempo il contesto ambientale, si dovrebbe giocoforza ritenere che tale procedimento confluisca nella cd. "mini-VIA" di cui al comma 6, che a questo punto cesserebbe di essere "mini", ma le cui risultanze continuerebbero a sfociare nelle "*prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione ambientale*" (art. 3, comma 7, lett. b), fase istruttoria, per essere approvate, o non approvate, dal CIPESS.

In entrambi i casi, ciò sarebbe in accordo con il principio, già ricordato, e di carattere sia logico, sia testuale, che per le cd. grandi opere assegna a tale organo collegiale la valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera, con il correlato potere di giungere a un apprezzamento favorevole anche in caso di risultanze negative nel procedimento di istruzione tecnica, pur a condizione che ciò si accompagni a un rigoroso assolvimento dell'onere motivazionale, basato a sua volta sui dati acquisiti in atti (o su quelli ulteriori che il CIPESS potrebbe comunque richiedere), e, verosimilmente, sulla negazione di soluzioni alternative maggiormente mitiganti (arg. da Corte di giustizia, in C- 411/19 sopra citata).

Se ciò vale per la VIA contestuale all'approvazione del progetto preliminare, non si vede come possa non valere ugualmente per il caso, qui valutato ipoteticamente, che la VIA debba essere rinnovata quale condizione preliminare per l'approvazione del progetto definitivo, che è di competenza appunto del CIPESS.

Del resto, la stessa "mini-VIA" regolata dal comma 6 dell'art. 3 non trova esito finale in un provvedimento della Commissione o del Ministero, atteso che l'unico atto provvedimentale in senso proprio delineato dall'art. 3 è quello, proprio del CIPESS, di approvazione ai sensi dei commi 7 e 8.

10. - In definitiva, l'argomento logico-giuridico (inteso a escludere che per il solo Ponte, tra tutte le cd. grandi opere, sia stata affidata alla Commissione la competenza a pronunciarsi definitivamente sulla compatibilità ambientale del progetto definitivo) si congiunge con la formulazione letterale del d.lgs. n. 163 del 2006 e del DL n. 35 del 2023, nel senso che spetta al CIPESS, contestualmente alla approvazione del progetto definitivo, pronunciarsi sulla compatibilità ambientale dell'opera, quanto ai tratti non esauriti con la VIA afferente all'approvazione del progetto preliminare.

Ne consegue che gli impugnati "pareri" della Commissione tecnica, nonché la delibera del Consiglio dei ministri di approvazione della relazione IROPI sono atti endoprocedimentali, non immediatamente lesivi degli interessi di cui sono latori gli Enti territoriali ricorrenti.

Ne deriva l'inammissibilità del ricorso introduttivo e dei motivi aggiunti.

11. - A fronte di ciò, non può che essere respinta l'istanza di differimento della trattazione della causa avanzata concordemente dalle parti, poiché sarebbe contrario a ogni principio di economia processuale non dichiarare oggi, e subito, un'inammissibilità che non potrebbe non essere dichiarata domani. Sul punto controverso, la causa è matura per la decisione, e non ricorre alcuna ragione eccezionale per differirne la trattazione.

12. - Le spese di lite meritano di essere integralmente compensate tra tutte le parti, in ragione di una duplice considerazione, che testimonia della natura eccezionale di tali ragioni.

Non solo si sono, infatti, affrontate questioni nuove, perché poste dalla disciplina ad hoc recata dal d.l. n. 35 del 2023, ma, in ogni caso, non può essere biasimata la strategia difensiva osservata dalla parte ricorrente, che ha cautelativamente impugnato i "pareri" della Commissione, nel dubbio che l'interpretazione del d.l. n. 35 del 2023 ne potesse precludere l'impugnativa successiva.

Va da sé che, ove fosse eventualmente impugnata la delibera CIPESS di approvazione del progetto definitivo, ben sarebbe possibile dedurre in quella sede supposti vizi attinenti alla fase istruttoria, e ai quali il CIPESS non abbia posto rimedio, tali, in ipotesi, da riflettersi sull'atto lesivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Seconda Ter), definitivamente pronunciando sul ricorso, dichiara inammissibili il ricorso e i motivi aggiunti in epigrafe.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 18 febbraio 2026 con l'intervento dei magistrati:

Marco Bignami, Presidente

Achille Sinatra, Consigliere, Estensore

Lucia Maria Brancatelli, Consigliere

L'ESTENSORE

Achille Sinatra

IL PRESIDENTE

Marco Bignami

IL SEGRETARIO