

XIX legislatura

A.S. 705:

“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”

(Approvato dalla Camera dei deputati)

Maggio 2023

n. 55



servizio del bilancio
del Senato



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2023). Nota di lettura, «A.S. 705: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria” (Approvato dalla Camera dei deputati)». NL55, maggio 2023, Senato della Repubblica, XIX legislatura

INDICE

Articolo 1 (<i>Assetto societario e governance della Stretto di Messina S.p.a.</i>).....	1
Articolo 2 (<i>Rapporto di concessione</i>).....	5
Articolo 3 (<i>Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera</i>).....	9
Articolo 3-bis e Articolo 4, comma 9-bis (<i>Procedure espropriative relative all'opera</i>).....	12
Articolo 4 (<i>Disposizioni finali</i>).....	13

Articolo 1

(Assetto societario e governance della Stretto di Messina S.p.a.)

La norma apporta una serie di modifiche alla legge n. 1158 del 1971 riguardante il collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente.

In particolare:

- si prevede che alla compagine societaria della Società Stretto di Messina S.p.A. partecipi, in misura non inferiore al 51 per cento, anche il Ministero dell'economia, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica e operativa sulla società. Rimane confermata la partecipazione alla suddetta compagine delle società Rete ferroviaria italiana (RFI), ANAS, nonché della Regione siciliana e Calabria;
- si prevede che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale siano composti da 5 membri ciascuno mentre a legislazione previgente il consiglio è composto da 11 membri e il collegio sempre da 5 membri. La remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale è determinata ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 2389 e dell'articolo 2402 del codice civile;
- la Stretto di Messina S.p.A. viene qualificata come società in house. Lo statuto della società prevede che oltre l'ottanta per cento del fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dagli enti pubblici soci. Inoltre, lo statuto prevede particolari prerogative e diritti spettanti agli amministratori designati dal MEF. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla vigilanza sull'attività della società avvalendosi della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, di cui all'articolo 214, comma 3 del D.Lgs. 50/2016. All'attuazione di tali disposizioni si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario qualora ne ravvisi la necessità, tenuto conto dell'attività di vigilanza. Il commissario si avvale, per l'espletamento delle proprie funzioni, delle risorse umane, strumentali e finanziarie della società concessionaria, nonché di quelle della Struttura tecnica di missione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- si prevede che, con decreto ministeriale si provveda alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, nel limite massimo di 500.000 euro annui, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato esprime parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti. Il Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza;
- viene abrogato il comma 2 all'articolo 5, che pone in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza sulle attività della società concessionaria avvalendosi, ove non vi fossero specifiche professionalità interne, della struttura tecnica di missione di cui all'articolo 2, comma 3, lettera a), del D.Lgs. 190/2002.

La RT in merito alle partecipazioni azionarie afferma che attualmente, la Stretto di Messina S.p.A. risulta partecipata da Anas (81,848%), Rete Ferroviaria Italiana – RFI (13%), Regione Sicilia (2,576%), Regione Calabria (2,576%). Il capitale sociale ammonta ad euro 383.179.794,00 ed è così ripartito:

Anas S.p.A.	€ 313.623.561,60
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	€ 49.813.375,80
Regione Calabria	€ 9.871.678,56
Regione Siciliana	€ 9.871.178,04
Totale	€ 383.179.794,00

A seguito della riattivazione della Società si prevede la partecipazione, in misura non inferiore al 51%, del Ministero dell'economia e delle finanze. La parte restante sarà distribuita fra Anas, RFI e le regioni Sicilia e Calabria. Le quote effettive di partecipazione dei singoli soci saranno definite in sede di adozione dello Statuto della società. La società dispone già delle risorse necessarie a garantirne l'operatività.

La RT chiarisce che gli effetti finanziari derivanti dall'aumento della quota di partecipazione del MEF sono quantificati al comma 9 dell'articolo 4.

Con riferimento all'abrogazione dell'articolo 1, primo comma, secondo periodo della legge n. 1158/1971, il quale prevedeva che la Società Stretto di Messina S.p.A. potesse svolgere all'estero, quale impresa di diritto comune ed anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse, la RT afferma che la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente alla ridefinizione della composizione degli organi di amministrazione e controllo della Società Stretto di Messina S.p.A. la RT evidenzia che dalla disposizione non derivano maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che occorre aggiungere che la riduzione del numero dei componenti degli organi sociali potrebbe comportare un risparmio di spesa per la società e, dunque, per i soci pubblici.

Per ciò che concerne la disciplina dei compensi spettanti ai membri degli organi sociali, i quali sono stabiliti per il consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389 del Codice civile, per il collegio sindacale ai sensi dell'articolo 2402 del Codice civile, la RT chiarisce che si opta per l'applicazione alla Società Stretto di Messina del regime ordinario dei compensi previsto per tutte le società, derogando alla disciplina dei compensi prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni. La deroga è giustificata dalla necessità di garantire agli amministratori della concessionaria un compenso adeguato alle straordinarie responsabilità poste in capo ai medesimi. Per la RT la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che i costi della remunerazione dei membri degli organi sociali sono a carico della concessionaria. A ciò si aggiunga che è stata prevista la riduzione del numero dei componenti del Consiglio di amministrazione.

In merito all'affidamento dell'esercizio, la gestione e la manutenzione degli impianti ferroviari a RFI, piuttosto che all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che essa ha esclusivamente lo scopo di adeguare la legge n. 1158/1971 al quadro normativo vigente. Per lo svolgimento delle funzioni ad essa attribuite, comunque, la società

provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Per quanto riguarda la qualificazione della Stretto di Messina S.p.A. come società in house, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 175/2016, la RT specifica che al fine di allineare lo statuto societario a tale qualifica sono introdotte plurime previsioni volte a disciplinare l'esercizio dei poteri di controllo analogo sulla Società. Per la RT, tali disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano effetti finanziari sulla finanza pubblica.

Per facilitare l'esercizio dei poteri di vigilanza, indirizzo e coordinamento sulla Società da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è prevista, altresì, la facoltà del Ministero di avvalersi della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, di cui all'articolo 214, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La RT evidenzia che la norma prevede espressamente che alla sua attuazione si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le funzioni di vigilanza, indirizzo e coordinamento sulla Società potranno essere svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti senza aggravio degli oneri a carico della Struttura e del bilancio statale.

Ad ogni buon conto, la RT rappresenta che la Struttura tecnica si avvale delle risorse di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, quantificate, attualmente, in misura pari ad euro 8.183.900.

Riguardo alla necessità che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possa proporre al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario, la RT chiarisce che per l'espletamento delle proprie funzioni, il commissario si avvarrà delle dotazioni di mezzi e personale e delle risorse finanziarie della Società Stretto di Messina S.p.A., nonché delle dotazioni di mezzi e personale della Struttura tecnica di missione menzionata. Anche in tale ipotesi, per la RT non vi sono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, atteso che gli oneri derivanti dall'espletamento delle funzioni del Commissario straordinario sono posti a carico del bilancio della Società Stretto di Messina. Inoltre, il Commissario può avvalersi altresì delle risorse umane e strumentali della Struttura tecnica di missione disponibili a legislazione vigente. Anche in questo caso, per la RT, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento alla disciplina, ai compiti e alla composizione del Comitato scientifico per la progettazione, la RT sottolinea che la norma è rimasta sostanzialmente invariata nell'impianto originario e che la principale differenza rispetto alla precedente formulazione riguarda l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di provvedere, con oneri a carico della società concessionaria, alla costituzione del Comitato. Restano fermi i compiti attribuiti al Comitato e la sua composizione. Per la RT la norma si limita a rafforzare i requisiti di indipendenza e autonomia dei membri del Comitato scientifico e non vi sono, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, relativamente all'abrogazione dell'articolo 5, comma secondo, della legge n. 1158/1971, il cui contenuto è assorbito dalle disposizioni del presente decreto, la RT afferma che la disposizione ha mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il rappresentante del Governo, nel corso dei lavori alla Camera dei deputati, ha chiarito che i compensi dei componenti del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale della società Stretto di Messina determinati, rispettivamente, ai sensi dell'articolo 2389 e dell'articolo 2402 del codice civile, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le disposizioni codicistiche sono richiamate ai soli fini dell'individuazione delle modalità di determinazione dei compensi e non del loro ammontare, per il quale restano fermi i limiti previsti ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, fermo restando in ogni caso che le spese per tali compensi sono a carico della medesima società, che non rientra nel perimetro delle pubbliche amministrazioni.

Riguardo alle attività di indirizzo e vigilanza svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti della società Stretto di Messina, il rappresentante del Governo ha evidenziato che potranno essere svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, con il supporto della Struttura tecnica di missione, di cui all'articolo 214, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016, rientrando tali attività nell'ambito dei compiti istituzionalmente assegnati alla stessa Struttura di missione, relativi a indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture.

Al riguardo, in merito ai compensi dei componenti il Consiglio di amministrazione e il Collegio sindacale della società Stretto di Messina si osserva che mentre la RT giustifica la determinazione della remunerazione dei citati membri, in base al regime ordinario dei compensi previsto per tutte le società, per effetto della necessità di garantire agli amministratori della concessionaria un compenso adeguato alle straordinarie responsabilità poste in capo ai medesimi, il rappresentante del Governo nel corso dei lavori alla Camera dei deputati ha evidenziato che comunque si applica la disciplina dei compensi prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni (decreto legislativo n. 175 del 2016¹) per ciò che concerne l'ammontare della remunerazione. Sul punto, nell'evidenziare che

¹ Il D.Lgs. 175/2016 all'articolo 11, comma 6 ha previsto che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, per le società a controllo pubblico sono definiti indicatori dimensionali quantitativi e qualitativi al fine di individuare fino a cinque fasce per la classificazione delle suddette società. Per ciascuna fascia è determinato, in proporzione, il limite dei compensi massimi al quale gli organi di dette società devono fare riferimento, secondo criteri oggettivi e trasparenti, per la determinazione del trattamento economico annuo onnicomprensivo da corrispondere agli amministratori, ai titolari e componenti degli organi di controllo, ai dirigenti e ai dipendenti, che non potrà comunque eccedere il limite massimo di euro 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario, tenuto conto anche dei compensi corrisposti da altre pubbliche amministrazioni o da altre società a controllo pubblico.

l'affermazione del rappresentante del Governo non risulta inequivocabilmente deducibile da quanto indicato nella norma in esame, rilevato che comunque le nuove norme determinano una riduzione del numero dei componenti del consiglio di amministrazione, appare necessario che siano forniti maggiori elementi di dettaglio circa l'entità dei compensi da attribuire ai componenti dei predetti organi, specificando se nei loro confronti è prevista l'applicazione di limiti massimi ai compensi.

In relazione ai compiti di supporto del Ministero da parte della Struttura tecnica di missione, pur prendendo atto delle rassicurazioni fornite dal Governo, andrebbero più puntualmente indicate le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a tal fine, posto che la RT indica solo che la Struttura si avvale di risorse pari a circa 8 milioni di euro che però si presume servano per tutte le attività che la Struttura deve svolgere.

Inoltre, circa la sostenibilità degli oneri cui è chiamata ad affrontare la Stretto di Messina Spa, si rinvia a quanto osservato al successivo articolo 2.

Articolo 2 ***(Rapporto di concessione)***

Il comma 1 prevede che dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a. riprenda l'efficacia della concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.

Il comma 2 prevede l'adozione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di una o più direttive per la definizione dei tempi e delle modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della nomina degli organi sociali. All'esito della revoca dello stato di liquidazione della società concessionaria, con le suddette direttive sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale.

Il comma 3 autorizza ANAS a trasferire al MEF una quota della propria partecipazione, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il MEF provvede a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti per il trasferimento della partecipazione. Tutti gli atti connessi alle operazioni sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.

I commi 4 e 5 autorizzano il MEF a sottoscrivere, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della L. 197/2022 (50 milioni di euro). Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.

Il comma 6 prevede che entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, la società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni del presente provvedimento. Entro il medesimo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della L. 1158/1971.

I commi 7 e 8 autorizzano il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il MEF a stipulare con la società concessionaria e con i soci un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera. A tal fine, il Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione. I predetti atti disciplinano, tra l'altro:

- a) la durata residua della concessione;
- b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato entro il 31 luglio 2024;
- c) il nuovo piano economico finanziario della concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:
 - 1) la copertura finanziaria dell'investimento, anche attraverso finanziamenti contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;
 - 2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;
 - 3) il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso dalla società R.F.I. S.p.a. determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti dalla società RFI S.p.A.;
 - 4) i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente provvedimento per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima;
 - 5) il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale.

I commi da 8-bis a 8-quinquies, inseriti dalla Camera dei deputati, prevedono che il costo complessivo dell'opera, nel limite massimo dell'importo indicato nell'allegato infrastrutture al DEF (13,5 miliardi di euro), sia rideterminato, escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto, e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021, sono applicati ai prezzi contrattuali, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati e a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino alla data di approvazione dell'opera da parte del CIPESS, si applica un adeguamento prezzi parametrato all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale registrato negli anni 2022-2023 da opere pubbliche di analoga complessità. A tal fine, l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale è calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi da RFI e ANAS nell'anno 2022, secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara.

Tale media delle variazioni percentuali è calcolata considerando per ciascuno dei predetti quattro progetti il rapporto tra:

- a) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti nel 2023;
- b) il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara i prezzi delle tariffe vigenti al 31 dicembre 2021.

Infine, all'indice di conservazione contrattuale così determinato è applicata una decurtazione pari alla media delle percentuali di ribasso registrate in esito all'aggiudicazione delle gare relative ai predetti quattro progetti.

La RT afferma, in merito al comma 1, che la ripresa del rapporto concessorio non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che la Società dispone già delle risorse che ne garantiscono l'immediata operatività.

Con riguardo al comma 2 di adozione di una o più direttive con le quali siano definiti i tempi e le modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della costituzione degli organi sociali, nonché i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale, la RT ne sottolinea il carattere ordinamentale e l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente al comma 3 che autorizza Anas (che attualmente detiene l'81,848% delle quote azionarie) a cedere la propria partecipazione al capitale sociale della Società, libera da vincoli, al Ministero dell'economia e delle finanze, la RT afferma che gli effetti finanziari derivanti dal trasferimento della quota di partecipazione al MEF sono quantificati al comma 9 dell'articolo 4 mentre per quanto concerne l'esenzione fiscale prevista all'ultimo periodo del comma 3, la previsione non comporta oneri in termini di minori entrate, ma configura una rinuncia a maggior gettito, attenendo a fattispecie che non si sarebbero verificate in assenza della previsione normativa.

Con riferimento al comma 4 che autorizza il MEF a ridefinire le quote di partecipazione degli azionisti, mediante sottoscrizione di aumenti di capitale o strumenti diversi, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale, la RT chiarisce che dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per ciò che concerne il comma 5 la RT evidenzia che la disposizione ha mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riguardo al comma 6 di fissazione dei termini entro cui la Società deve adeguare il proprio statuto alle disposizioni del presente decreto e provvedere alla costituzione del Comitato scientifico, la RT ne evidenzia il carattere ordinamentale e l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito al comma 7 che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze a stipulare con la Società e con i soci un Accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria, la RT sottolinea che la finalità dell'accordo di programma è, dunque, quella di definire il contributo finanziario alla realizzazione dell'opera:

- dello Stato;
- delle Regioni;
- dei soci RFI e Anas (con particolare riferimento alla destinazione di parte delle risorse del contratto di programma alla realizzazione delle opere complementari diverse dalle opere a terra già incluse nel perimetro della concessione).

Secondo la RT si tratta di una norma di carattere ordinamentale e dalla disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente al comma 8 che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a stipulare con la Società uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione, la RT afferma che la norma, per un verso, è meramente ricognitiva della durata della

concessione, già stabilita dalla originaria Convenzione di concessione in 30 anni dalla data di entrata in esercizio dell'opera (il termine, dunque, rimane invariato). Per altro verso, essa disciplina il contenuto del PEF. La norma, pertanto, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

I restanti commi da *8-bis* a *8-quinquies* non sono considerati dalla RT.

Il rappresentante del Governo, nel corso dei lavori alla Camera dei deputati, con riferimento alla ripresa della concessione affidata alla società Stretto di Messina, disposta dal comma 1, afferma che la medesima società dispone delle risorse necessarie all'immediato riavvio delle attività, in considerazione dei risultati di bilancio della Società in liquidazione, dai quali emergono risultati in pareggio o con utili destinati alla riserva legale.

Con riferimento agli oneri derivanti dal trasferimento al Ministero dell'economia e delle finanze di una quota della partecipazione di ANAS S.p.A. al capitale sociale della società Stretto di Messina, ai sensi del comma 3, il rappresentante del Governo segnala che dal bilancio di esercizio della società ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2021 il valore contabile della partecipazione nella società Stretto di Messina S.p.A. risulta pari a euro 315.863.000, importo inferiore al limite massimo previsto in via prudenziale, ai fini della copertura finanziaria del provvedimento, dall'articolo 4, comma 9, fermo restando che il valore di trasferimento della partecipazione, ai sensi del richiamato articolo 2, comma 3, non potrà essere superiore al valore contabile della stessa al momento del trasferimento.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, appare utile, a conferma della disponibilità da parte della società Stretto di Messina delle necessarie risorse per l'immediato riavvio delle attività, fornire l'entità delle risorse presenti in bilancio e utilizzabili per la ripresa delle attività della società nonché una stima degli oneri connessi alla ripresa dell'attività e anche discendenti dalla disposizione in esame.

In merito ai commi da *8-bis* a *8-quinquies* che introducono elementi di calcolo per la definizione del costo complessivo dell'opera, pur rilevando che la quantificazione dei costi dell'opera è demandata al futuro piano economico finanziario della concessione, andrebbero forniti maggiori elementi di dettaglio circa gli eventuali effetti finanziari derivanti dal nuovo meccanismo di calcolo, chiarendo se il medesimo possa introdurre nuove voci di costo dell'opera non contemplate precedentemente. Tale chiarimento appare necessario al fine di verificare le condizioni per il rispetto della direttiva del Parlamento europeo n. 2014/24/UE di attuazione del codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50 del 2016) che consente la modifica dei contratti di appalto, senza una nuova procedura di affidamento, a condizione che l'aumento del prezzo dell'appalto non ecceda del 50 per cento il valore del contratto iniziale (art. 106 del codice dei contratti pubblici).

Articolo 3

(Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera)

Il comma 1 inserisce l'opera nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza (DEF), con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

Il comma 2 prevede che il progetto definitivo è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso. Vengono inoltre previste le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo alla vigente normativa in materia di tecniche di costruzione, sicurezza, progettazione, ambientale e alle prove richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico.

Il comma 3 prevede la trasmissione della relazione per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria.

I commi da 4 a 6 stabiliscono che la società concessionaria trasmette il progetto definitivo e la relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una Conferenza di servizi, con finalità istruttorie, alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dall'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale. Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del D.Lgs. 152/2006, relativo ai progetti compresi nel PNRR, di quelli finanziati a valere sul Fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità competente ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I commi da 7 a 11 prevedono che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifichi la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale, e trasmetta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS), gli atti e i documenti necessari per procedere all'approvazione, che sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, consentendo la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. Alle procedure di espropriazione si applicano le procedure accelerate di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del DL n. 13/2023, previste per interventi finanziati, in tutto o in parte con le risorse del PNRR o del PNC. All'esito dell'adozione della sopra descritta determinazione sono autorizzate le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera definite nel programma anticipato di opere e servizi.

La RT, in merito all'inserimento dell'opera nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, afferma che in relazione al costo del progetto, il quadro economico dell'opera, deliberato dal Consiglio di amministrazione della Stretto di Messina S.p.a. il 29 luglio 2011, reca le seguenti voci:

- valore complessivo dell'opera: 7,428 miliardi;
- totale dell'investimento: 8,549 miliardi.

Tali importi ricomprendono il valore degli affidamenti al contraente generale (6,711 milioni di euro) e al Project Manager Consultant (171,703 milioni di euro), nonché ulteriori voci di spesa, tra cui i costi di realizzazione, espropri, servizi di ingegneria e attività di monitoraggio, oneri di sicurezza.

Nel progetto definitivo del 2011, dunque, era previsto un investimento complessivo pari a 8,5 miliardi, comprensivo anche della realizzazione delle opere infrastrutturali di

accesso (strada e ferrovia per un totale di 39,3 km di cui solo 11 km esistenti) e del sistema metropolitano per l'intera area dello Stretto (21,5 km in galleria soprattutto lato Sicilia con tre nuove stazioni sotterranee).

La RT chiarisce che le stime aggiornate del costo dell'opera saranno definite in sede di adozione del DEF.

Con riguardo all'adeguamento del progetto definitivo dell'opera attraverso la predisposizione di una relazione da parte del progettista, la RT specifica che gli adeguamenti progettuali non sono destinati ad alterare la struttura del progetto, ma sono finalizzati ad adeguarlo in primo luogo alle nuove norme tecniche di costruzione NTC 2018, tenuto conto del fatto che il progetto definitivo è stato redatto con riferimento alle norme tecniche per le costruzioni del 2008 (NTC 2008). Dovranno, inoltre, essere apportate le modifiche alla caratterizzazione geotecnica conseguenti alle norme NTC 2018, con particolare riferimento alla progettazione per azioni sismiche e ai parametri geotecnici da adottare in funzione delle tipologie di opera, di azioni e di situazioni di progetto. Il progetto va, inoltre, adeguato alla più recente normativa in materia di sicurezza in galleria sia per le opere stradali che per quelle ferroviarie; per queste ultime, è riferibile alle specifiche di interoperabilità ferroviaria STI SRT 2019.

La RT afferma che l'adeguamento progettuale dell'opera non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della concessionaria, perché sarà svolto dal Contraente Generale a titolo non oneroso ai sensi dell'articolo 4, quarto comma. Al riguardo, la RT evidenzia che la società concessionaria ha già corrisposto al contraente generale il corrispettivo per la progettazione definitiva dell'opera, quantificato nel contratto in 74.793.009,00 euro. Pertanto, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento alla disciplina delle modalità e dei tempi di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo dell'opera, la RT afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Nell'Allegato “Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica” al DEF 2023 si precisa che il costo dell'opera oggetto di concessione, dagli aggiornamenti svolti, risulta di 13,5 miliardi di euro. Le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del contratto di programma con RFI, si stima avranno un costo di 1,1 miliardi di euro. Le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali, invece, di minor impatto economico, verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con ANAS. Il suddetto allegato al DEF aggiunge che “Ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente; pertanto, queste dovranno essere individuate in sede di definizione del disegno di legge di bilancio.

Al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante:

- le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione;

- l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato;
- i finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale: saranno a tal fine considerate prioritarie le interlocuzioni con finanziatori istituzionali quali la Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti;
- l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma Connecting Europe Facility – CEF (partecipazione al bando entro settembre 2023).”

Il rappresentante del Governo, nel corso dei lavori alla Camera dei deputati, con riferimento ai costi per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, ha fatto presente che l'allegato III del Documento di economia e finanza 2023 indica che il costo dell'opera, sulla base degli aggiornamenti svolti, risulta pari a 13,5 miliardi di euro, mentre le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni ferroviarie avranno un costo pari a circa 1,1 miliardi di euro e le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali, che presentano, un minore impatto economico, saranno meglio definite e dettagliate nei prossimi contratti di programma con ANAS. Il costo dell'opera previsto dall'allegato III del Documento di economia e finanza 2023 è stato aggiornato rispetto al quadro economico dell'opera deliberato dal Consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina il 29 luglio 2011, richiamato dalla relazione tecnica, al fine di considerare l'adeguamento dei corrispettivi contrattuali che si rende necessario per tenere conto del tempo intercorso fra la data di caducazione dei contratti disposta ex lege e la loro riattivazione, nonché dell'aumento eccezionale dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione conseguente al conflitto russo-ucraino e alla pandemia da COVID-19. Rileva, infine, che l'allegato III del Documento di economia e finanza 2023, nel precisare che non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente per la realizzazione dell'opera, indica le modalità con cui si intende provvedere al suo finanziamento, facendo riferimento alle risorse messe a disposizione dalle regioni, a valere in particolare, sui fondi per lo sviluppo e la coesione, all'individuazione nella legge di bilancio per il 2024 di una copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato, ai finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale e all'accesso alle sovvenzioni di cui al programma Connecting Europe Facility – CEF.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo e considerato che al momento esiste solo una quantificazione dei costi per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, contenuta nell'allegato III del Documento di economia e finanza 2023 pari a 13,5 miliardi di euro, posto che l'articolo 3, comma 7 prevede l'approvazione da parte del CIPESS del progetto definitivo e del piano economico finanziario unitamente alla relazione istruttoria contenente l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento, nulla da osservare.

Inoltre, si ribadisce quanto già osservato al precedente articolo 2 circa il rispetto della direttiva del Parlamento europeo n. 2014/24/UE di attuazione del codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50 del 2016) che consente la modifica dei contratti di appalto, senza

una nuova procedura di affidamento, a condizione che l'aumento del prezzo dell'appalto non ecceda del 50 per cento il valore del contratto iniziale (art. 106 del codice dei contratti pubblici).

Peraltro, in relazione alla quantificazione dei costi, si osserva che le norme in esame prevedono una relazione integrativa del progettista recante l'adeguamento alle norme tecniche, di sicurezza, ai manuali di progettazione attualmente in uso, alla compatibilità ambientale, ulteriori adeguamenti anche in relazione all'evoluzione tecnologica, alle prove sperimentali. Anche se la RT afferma che l'adeguamento progettuale non comporta nuovi o maggiori oneri perché sarà svolto ai sensi del successivo articolo 4, comma 4 a titolo non oneroso, andrebbe chiarito se l'esecuzione di tali aggiornamenti possa determinare un ulteriore aumento di costi rispetto a quanto quantificato anche nel DEF 2023.

In relazione al termine di novanta giorni per l'espressione della valutazione di impatto ambientale, andrebbero fornite rassicurazioni sulla sostenibilità di tale termine anche alla luce di quanto affermato nella relazione illustrativa per cui "nel 2011 era ancora in corso l'istruttoria della Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale (VIA/VAS), benché fossero scaduti i termini previsti dalla legge".

Articolo 3-bis e Articolo 4, comma 9-bis ***(Procedure espropriative relative all'opera)***

Le norme, inserite dalla Camera dei deputati, relative alle procedure espropriative riguardanti le opere di realizzazione del Ponte, dispongono che l'autorità espropriante costituisca uno spazio internet ad accesso riservato, denominato «cassetto virtuale», finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti nonché uno spazio internet ad accesso libero, denominato «fascicolo virtuale», finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.

Con apposito decreto ministeriale vengono definite le modalità operative di attivazione del succitato cassetto virtuale, del deposito degli atti e del decreto di esproprio, nonché il flusso informativo fra l'autorità espropriante e i soggetti destinatari della procedura espropriativa, anche ai fini della notifica degli atti.

Viene inoltre previsto il contenuto del «fascicolo virtuale».

Per l'implementazione dei sistemi informatici in esame, è autorizzata la spesa di 150 mila euro per l'anno 2024. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, al fine di circoscrivere l'onere connesso all'implementazione e alla gestione delle piattaforme informatiche in parola, andrebbero forniti ulteriori elementi di dettaglio sia circa i dati posti alla base della stima degli oneri per l'anno 2024, sia

circa gli eventuali oneri di gestione, manutenzione e adeguamento delle piattaforme negli anni successivi al 2024.

Articolo 4 **(Disposizioni finali)**

I commi 1 e 2 sopprimono l'articolo 9 e modificano l'articolo 10 della legge n. 1158 del 1971 per motivi di coordinamento formale.

Il comma 3 prevede che la società concessionaria e il contraente generale nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possano, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, previa definizione delle seguenti condizioni:

- la rinuncia, da parte del contraente generale, degli altri soggetti affidatari e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti alle azioni, alle domande e ai giudizi nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturati;
- la rinuncia, da parte dei medesimi soggetti, a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili a qualsiasi titolo in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi e ad ogni attività o atto negoziate prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi;
- l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale, dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui all'articolo 2, commi da 8-bis a 8-quinquies;
- l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, da inserire negli atti aggiuntivi, come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge.

Il comma 4 prevede che dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, la società concessionaria sia autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto: la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo, corredata dagli eventuali elaborati grafici; l'aggiornamento del piano delle espropriazioni; l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale; la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi.

Il comma 5 prevede che ai citati atti aggiuntivi e negoziali siano applicate le disposizioni di cui all'articolo 72 della Direttiva 2014/24/UE² e le relative norme interne di attuazione e siano adottati in coerenza con le disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici.

Il comma 6 prevede che i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente provvedimento per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, siano considerati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione.

Il comma 7 stabilisce che in sede di contratto con RFI e ANAS S.p.a. siano individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

² L'articolo 72 della Direttiva del Parlamento europeo n. 2014/24/UE prevede i casi nei quali i contratti e gli accordi quadro possono essere modificati senza una nuova procedura d'appalto.

Il comma *7-bis*, inserito dalla Camera dei deputati, prevede la nomina di un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi relativi all'autostrada A19 Palermo-Catania, con i poteri e le funzioni in materia di aggiudicazione degli appalti e di esecuzione delle opere emergenziali di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del DL 32/2019. A tal fine, il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari, responsabili di uno o più interventi. Al Commissario straordinario e agli eventuali sub-commissari non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario e gli eventuali sub-commissari nominati possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il comma *7-ter*, introdotto dalla Camera dei deputati, attribuisce alle regioni Sicilia e Calabria il compito di adottare un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell'opera. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il comma *7-quater*, introdotto dalla Camera dei deputati, prevede che l'Autorità di sistema portuale dello Stretto individui i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture esistenti. A tal fine l'Autorità individua – nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle finanziate nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare (PNC) – le infrastrutture che possono essere oggetto di rifunzionalizzazione.

Il comma 8, modificato dalla Camera dei deputati, prevede che la società concessionaria possa avvalersi del personale di RFI e ANAS in regime di distacco per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche fino a un contingente massimo di 100 unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491 della L. 197/2022 è autorizzato a sottoscrivere con RFI e ANAS protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale è a carico della società concessionaria. La società concessionaria, con oneri a proprio carico, può altresì stipulare accordi con le amministrazioni pubbliche ai fini della mobilità dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni.

Il comma *8-bis*, inserito dalla Camera dei deputati, prevede che il monitoraggio della realizzazione dell'opera per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa sia attuato con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del D.Lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici), ossia da un Comitato di coordinamento istituito presso il Ministero dell'interno, secondo procedure approvate con delibera CIPESS, su proposta del medesimo Comitato di coordinamento.

Il comma 9 provvede agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3 (trasferimento da ANAS al MEF di una quota della propria partecipazione), nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi per l'anno 2023, mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del MEF, delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del DL 34/2020, che ha autorizzato per l'anno 2020 l'assegnazione a Cassa depositi e prestiti di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità.

I commi *9-bis* e *9-ter* dispongono che la società concessionaria sottoscriva apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, da svolgersi in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce la realizzazione a partire dal 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, e comunque non oltre il 2030. A tal fine è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle

proiezioni dell'accantonamento del Fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini del bilancio triennale 2023-2025.

La RT, in merito ai commi 1, 2, 3, 5 e 7, afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente al comma 4, chiarisce che la prosecuzione del rapporto contrattuale tra la Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale non comporta nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato, in quanto gli atti interessati sono esplicitamente qualificati come non onerosi. Inoltre la RT rinvia, sul punto, alle considerazioni svolte all'articolo 3, secondo comma, del presente decreto;

Con riguardo al comma 6, la RT evidenzia che i costi di investimento dell'opera sostenuti dalla Stretto di Messina S.p.A. per gli studi di fattibilità e per le fasi di progettazione dell'opera sono iscritti nell'attivo patrimoniale dei bilanci societari, come anche indicato nelle Linee Guida MIT-MEF del 12 settembre 2013. L'importo maturato dalla concessionaria per l'investimento risulta pari ad € 312.355.662,89 e a tale somma, in linea con le previsioni dell'articolo 34-*decies* del DL 179/2012, deve essere aggiunto l'ulteriore indennizzo del 10% delle prestazioni rese. I costi sostenuti dalla Stretto di Messina S.p.A. sono stati rappresentati nel dettaglio nel "Bilancio intermedio di liquidazione al 31.12.2021", approvato dall'Assemblea degli azionisti del 7 aprile 2022. La RT rappresenta che nel Piano economico finanziario saranno evidenziate le voci relative a costi per i quali siano già stati corrisposte somme a qualsiasi titolo e che non saranno oggetto di ulteriore finanziamento e conclude affermando che dalla disposizione non derivano, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

Relativamente al comma 8, che riconosce alla concessionaria la facoltà di avvalersi del personale di RFI e ANAS in regime di distacco, la RT sottolinea che dalla previsione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che la Società Stretto di Messina è autorizzata ad avvalersi delle risorse umane di RFI e Anas disponibili a legislazione vigente e che gli oneri per il distacco di tali unità di personale sono già nella disponibilità della concessionaria.

Con riferimento al comma 9, la RT si limita a descrivere il contenuto della norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, con riferimento al comma 9, ha affermato che l'utilizzo con finalità di copertura finanziaria, delle risorse in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020, non pregiudica il perseguimento di interventi già programmati a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse e non determina effetti né sul saldo dell'indebitamento, in quanto si tratta di un'operazione finanziaria, né sul saldo del fabbisogno, dal momento che il trasferimento di quote avverrà tra soggetti interni al perimetro delle amministrazioni pubbliche, rientranti quindi nel conto consolidato della pubblica amministrazione.

In relazione agli oneri derivanti dal trasferimento al Ministero dell'economia e delle finanze di una quota della partecipazione di ANAS S.p.A. al capitale sociale della

società Stretto di Messina, il rappresentante del Governo ha segnalato che dal bilancio di esercizio della società ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2021 il valore contabile della partecipazione nella società Stretto di Messina S.p.A. risulta pari a euro 315.863.000, importo inferiore al limite massimo previsto in via prudenziale, ai fini della copertura finanziaria del provvedimento, fermo restando che il valore di trasferimento della partecipazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, non potrà essere superiore al valore contabile della stessa al momento del trasferimento.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, non si hanno osservazioni da formulare circa gli oneri e la copertura per il trasferimento delle quote azionarie della società Stretto di Messina da ANAS S.p.A. al MEF.

Relativamente agli oneri derivanti dalla previsione dell'avvalimento da parte della società concessionaria del personale di RFI e ANAS in regime di distacco per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche fino a un contingente massimo di 100 unità di personale, andrebbe confermata la disponibilità da parte della società Stretto di Messina delle necessarie risorse, fornendo l'entità delle medesime presenti in bilancio nonché una stima dei relativi oneri.

In merito al comma *7-ter* e all'adozione da parte delle regioni Sicilia e Calabria di un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina, pur se la norma prevede che a tale compito si provveda nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, appare utile che siano forniti maggiori elementi di dettaglio al fine di valutare la sostenibilità della misura a valere sulle proprie risorse di bilancio, in particolare, per quanto riguarda la finalità di assicurare adeguati livelli di servizio per effetto dei disagi connessi alla realizzazione dell'opera.

Anche in relazione al comma *7-quater*, posto che l'Autorità di sistema portuale deve individuare i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture e avviare un percorso di rifunzionalizzazione e che la norma prescrive che l'Autorità individui le risorse disponibili a legislazione vigente, andrebbe fornito un quadro di tali risorse da comparare con i costi delle opere di adeguamento necessarie.

Con riferimento al comma *8-bis* e all'attività di monitoraggio da parte del Comitato di coordinamento con le modalità e le procedure di cui all'articolo 39, comma 9, del D.Lgs. 36/2023, andrebbe chiarito se le ulteriori attività rispetto a quelle già previste a legislazione vigente in capo al Comitato possano determinare oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

- Mar 2023 [Elementi di documentazione n. 2](#)
Il bilancio dello Stato 2023-2025. Una analisi delle spese per missioni e programmi
- " [Nota di lettura n. 42](#)
A.S. 632: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 2023, n. 16, recante disposizioni urgenti di protezione temporanea per le persone provenienti dall'Ucraina" (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
- Apr 2023 [Nota di lettura n. 43](#)
A.S. 636: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 febbraio 2023, n. 11, recante misure urgenti in materia di cessione dei crediti di cui all'articolo 121 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77" (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
- " [Documentazione di finanza pubblica n. 9](#)
Documento di economia e finanza 2023 (**Doc. LVII, n. 1**)
- " [Nota di lettura n. 45](#)
A.S. 660: "Conversione in legge del decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, recante disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche"
- " [Nota di lettura n. 44](#)
Attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (**Atto del Governo n. 38**)
- " [Nota di lettura n. 46](#)
Schema di decreto ministeriale concernente modifiche al regolamento di cui al decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 22 ottobre 2004, n. 270, recante norme concernenti l'autonomia didattica degli atenei (**Atto del Governo n. 40**)
- Mag 2023 [Nota di lettura n. 47](#)
A.S. 571: "Delega al Governo in materia di revisione del sistema degli incentivi alle imprese, nonché disposizioni di semplificazione delle relative procedure"
- " [Nota di lettura n. 48](#)
A.S. 614: "Istituzione del Museo della Shoah in Roma"
- " [Nota di lettura n. 49](#)
Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento di modifica del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 novembre 2005, n. 255, recante unificazione strutturale della Giunta centrale per gli studi storici e degli Istituti storici (**Atto del Governo n. 41**)
- " [Nota di lettura n. 50](#)
Regolamento recante approvazione delle modifiche allo statuto dell'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro (**Atto del Governo n. 43**)
- " [Nota di lettura n. 52](#)
A.S. 615: "Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione"
- " [Nota di lettura n. 53](#)
A.S. 685: "Conversione in legge del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, recante misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro"

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico alla URL <http://www.senato.it/documentazione/bilancio>