

Relazione tecnica

Il decreto-legge recante “*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*” si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale.

In particolare, l'intervento normativo è volto a riavviare l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente, in conformità a quanto previsto dall'articolo 1, commi 487-493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023).

Si evidenzia preliminarmente che l'opera si compone del manufatto ponte, di lunghezza pari a 3,3 km, e delle opere a terra, che sono incluse nel perimetro della concessione della Stretto di Messina S.p.a.

Il **collegamento ferroviario** tra Messina e Reggio Calabria nel suo complesso avrà uno sviluppo di 39 km circa. Il tracciato della ferrovia si sviluppa per il 76% in galleria:

- il progetto ferroviario sul versante Calabria prevede la realizzazione di una diramazione sia verso Reggio Calabria che verso Villa San Giovanni (sviluppo totale: circa 6 km, di cui 5 km in galleria). Inoltre, sono previsti cameroni di interconnessione per il raccordo diretto AV/AC sia verso Messina sia verso Reggio Calabria/Villa San Giovanni. Il tracciato della ferrovia si sviluppa per 85% in galleria;
- il progetto ferroviario sul versante Sicilia parte dall'asse della Torre Nord del Ponte: i binari della linea ferroviaria e si separano dal tracciato autostradale all'imbocco della galleria S. Agata all'interno della quale è collocata la Fermata sotterranea Papardo (km 3+401) (baricentrica alle aree dell'Università e Polo Ospedaliero). La successiva galleria S. Cecilia è lunga 11.500 metri circa, lungo la quale sono state previste le fermate Annunziata (km 9+478) - baricentrica alle aree dell'Università e Polo Ospedaliero - e Europa (km 13+836) in centro, all'intersezione tra Viale Europa e Viale Italia. Il tracciato continua per arrivare alla nuova Stazione ME Gazzi. Nel complesso, lo sviluppo è di 18,7 km, di cui il 93% in galleria.

I **collegamenti stradali** tra Reggio Calabria e Messina prevedono uno sviluppo totale di 10,4 km, di cui il 71% in galleria, nel tratto siciliano e uno sviluppo totale di 9,9 km, di cui il 41% in galleria, nel tratto calabrese.

Alla base del progetto del Ponte vi è l'obiettivo di perseguire una effettiva continuità territoriale, riducendo i disagi derivanti dalla condizione di insularità siciliana e favorendo l'economia locale e l'industria del turismo. Per questi motivi, dopo l'attenta analisi anche di altre ipotesi di collegamento, si è ritenuto preferibile optare per la costruzione di un manufatto ponte che nella parte centrale (pari a circa 600 metri) garantisca un franco navigabile di 65 metri, in presenza delle massime condizioni di carico, e di 70 metri, in assenza di treni e mezzi pesanti. La soluzione prescelta non è tale da ostacolare il transito delle grandi navi, ponendosi,



peraltro, in linea di continuità con i parametri adottati in materia a livello internazionale. Le imbarcazioni di altezza superiore a quella del franco navigabile del Ponte sono limitate a poche unità, sono destinate al trasporto passeggeri e sono di regola dotate di comignoli reclinabili, che consentono il passaggio al disotto di ponti aventi il medesimo franco navigabile.

Il franco progettato per il Ponte sullo Stretto di Messina segue le linee progettuali degli altri grandi ponti su stretti navigabili, che, anche in caso di vento forte, assicurano e garantiscono il transito di navi di elevate dimensioni. Si pensi, a livello statistico, agli standard applicati per i principali ponti su stretti navigabili, quali il ponte che attraversa il Canale di Panama (che vanta un franco di 57,9 metri), il nuovo ponte sui Dardanelli (72,8 metri), il Golden Gate Bridge (67 metri), il ponte sullo Storebælt in Danimarca (65m) o il ponte di Normandia (52 metri).

L'articolo 1 introduce modifiche alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, al fine di adeguare la *governance* della Società Stretto di Messina S.p.A. ai requisiti della società *in house*.

In particolare, **l'articolo 1, lettera a), punto 1)** modifica l'articolo 1, primo comma, primo periodo, della citata legge prevedendo, ferma restando la partecipazione di RFI, Anas, Sicilia e Calabria, la partecipazione, in misura non inferiore al 51 per cento, del Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Attualmente, la Società 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.

Pertanto, fermo restando quanto specificato all'articolo 2, comma 3, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, perché non viene alterato il complessivo capitale sociale della concessionaria.



L'articolo 1, lettera a), punto 2) abroga l'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 disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 1, lettera b), punto 1), modificando l'articolo 2, secondo comma, della legge n. 1158/1971, ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo della Società Stretto di Messina S.p.A. In particolare, si prevede che il Consiglio di amministrazione e il Collegio sindacale siano composti ognuno da cinque membri.

Il nuovo assetto prevede la presenza nel Consiglio di amministrazione di due amministratori designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, uno designato da ciascuna delle due Regioni, uno designato da RFI e Anas congiuntamente fra loro.

Il Collegio sindacale è invece composto da tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo e un membro supplente sono nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un membro effettivo e un membro supplente sono indicati da RFI e Anas, congiuntamente fra loro. Infine, un membro effettivo è indicato d'intesa fra la Regione Calabria e la Regione Sicilia.

Nell'assetto antecedente, il Consiglio di Amministrazione della concessionaria era composto da undici membri, di cui uno nominato da Anas, uno da RFI, uno dalla Regione Calabria, uno dalla Regione Sicilia, tre dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quattro dall'assemblea dei soci.

Per contro, il Collegio sindacale era composto di tre sindaci effettivi, dei quali uno nominato da RFI e uno da Anas, e da due supplenti. Il terzo Sindaco effettivo e i due supplenti erano nominati dall'assemblea.

Dalla disposizione non derivano maggiori oneri a carico dello Stato. A ciò si aggiunga 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.

L'articolo 1, lettera b), punto 2) modifica, conseguentemente, l'articolo 2, terzo comma della legge n. 1158/1971, che disciplina la nomina del Presidente del Consiglio di amministrazione. In particolare, si introduce 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.

Per effetto del rinvio alle norme civilistiche, si opta per l'applicazione alla Società Stretto di Messina del regime ordinario dei compensi previsto per tutte le società, **precisando che il riferimento alle pertinenti disposizioni del Codice civile opera ai soli fini dell'individuazione delle modalità di determinazione dei medesimi compensi e non del loro ammontare, per il quale restano fermi i limiti previsti dal d.lgs. n. 175 del 2016.**



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. Le risorse per garantirne l'operatività sono previste a legislazione vigente. A ciò si aggiunga che è stata prevista la riduzione del numero dei componenti del Consiglio di amministrazione.

L'articolo 1, lettera c), punto 1) modifica l'articolo 3, comma 1, della legge n. 1158/1971, affidando l'esercizio, la gestione e la manutenzione degli impianti ferroviari a RFI, piuttosto che all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Come noto, l'Azienda autonoma ferrovie dello Stato è stata trasformata dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, nell'ente pubblico economico Ferrovie dello Stato. Quest'ultimo è stato trasformato nel 1992 in società per azioni e dal 2011 ha assunto la denominazione di Ferrovie dello Stato Italiane. Il Gruppo Ferrovie attualmente controlla RFI, cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

La disposizione, pertanto, 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.

L'articolo 1, lettera c), punto 2) interviene sull'articolo 3, comma 2, della legge n. 1158/1971, che disciplina le spese generali di gestione dell'opera e della relativa manutenzione. In particolare, poiché la gestione del collegamento ferroviario fra la Sicilia e la Calabria, come visto, è affidata a RFI, la disposizione chiarisce che sono poste a carico della medesima società le spese relative agli impianti ferroviari in coerenza con quanto avviene nell'attuale scenario regolatorio e legislativo relativo agli impianti ferroviari. Nella precedente formulazione, tali spese erano poste a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Nell'attuale scenario regolatorio, le componenti di costo finanziate in conto esercizio dal Contratto di Programma-Parte Servizi (CdP-S) sono riferibili ai costi di manutenzione ordinaria del gestore dell'infrastruttura eccedenti la quota "coperta" dal pedaggio e agli altri costi sostenuti dal gestore.

I costi di manutenzione straordinaria, invece, sono finanziati attraverso contributi in conto impianti, oggetto di integrale copertura finanziaria (in conto investimenti) attraverso il CdP-S.

La disposizione intende pertanto riferire gli oneri relativi agli impianti ferroviari al quadro regolatorio esistente.

Valgono, sul punto, le medesime considerazioni svolte con riferimento all'articolo 1, lettera c), punto 1).

La disposizione, pertanto, ha mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



L'articolo 1, lettera d) sostituisce integralmente l'articolo 3-bis della legge n. 1158/1971.

In particolare, la Stretto di Messina S.p.A. viene qualificata espressamente come società *in house*, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 175/2016.

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.

Tali disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano effetti finanziari sul bilancio dello Stato.

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, **rientrando pertanto 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.** Si demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione dei soggetti cui sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

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. Pertanto, 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, si 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.

Si prevede, inoltre, che in caso di necessità il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possa proporre al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario, di cui vengono disciplinate anche le modalità di nomina e i poteri. 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, 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.

A supporto dell'esercizio delle funzioni attribuitegli, il Commissario può avvalersi altresì delle risorse umane e strumentali della Struttura tecnica di missione disponibili a legislazione vigente.

Dalla disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



L'articolo 1, lettera e) modificata in sede di conversione del decreto legge, interviene sull'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158/1971, che disciplina i compiti e la composizione del Comitato scientifico per la progettazione **e dispone che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede, con oneri a carico della società concessionaria, nel limite massimo di 500 mila euro annui, alla costituzione di un Comitato scientifico. Tale comitato svolge compiti di consulenza tecnica, opera secondo principi di autonomia e indipendenza; esprime parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti; è composto da 9 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza; la scelta dei membri è effettuata d'intesa con le regioni Calabria e Sicilia le quali si esprimono entro quindici giorni dalla richiesta dell'intesa.**

La norma si limita a rafforzare i requisiti di indipendenza e autonomia dei membri del Comitato scientifico, prevedendone la nomina con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (anziché con delibera della Società) e non vi sono, pertanto, nuovi o maggiori oneri impattanti sulla finanza pubblica.

Sotto il profilo finanziario, le modifiche introdotte, che attengono anche alla determinazione degli oneri massimi relativi alla costituzione del Comitato scientifico e fermo restando che gli stessi sono stati già posti a carico della società concessionaria, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 1, lettera f) dispone l'abrogazione dell'articolo 5, comma secondo, della legge n. 1158/1971, il cui contenuto è assorbito dalle disposizioni del presente decreto.

La disposizione ha quindi mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2, comma 1, dispone la ripresa, a decorrere dalla revoca dello stato di liquidazione, della concessione affidata alla Società Stretto di Messina S.p.a.

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.

L'articolo 2, comma 2, prevede che entro il termine di nomina degli organi sociali della Società, il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotti 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 disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



L'articolo 2, comma 3, al fine di adeguare la compagine societaria della concessionaria alle disposizioni previste dal presente decreto, 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 disposizione disciplina le modalità in base alle quali sarà attuato il trasferimento della partecipazione dall'Anas al Ministero dell'economia e delle finanze.

In particolare, è previsto che 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 Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento del Tesoro provvederà a sottoscrivere e stipulare gli atti necessari a realizzare l'operazione in oggetto. Al fine di agevolare il trasferimento, tutti gli atti connessi alle operazioni indicate sono esonerati da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.

Dalla previsione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che la norma si limita a disciplinare le modalità di attuazione della cessione di quote da Anas al Ministero dell'economia e delle finanze, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4, nono comma.

L'articolo 2, comma 4, prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia autorizzato 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. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale di cui al primo periodo sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493 della legge 29 dicembre 2022, n. 197. Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.

Pertanto, per l'anno 2023 gli aumenti di capitale sono autorizzati fino all'importo di 50 milioni di euro previsto dalla legge n. 197/2022. Ulteriori aumenti di capitale potranno essere sottoscritti previa quantificazione del loro importo e reperimento, in appositi provvedimenti normativi, della necessaria copertura finanziaria.

Dalla disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2, comma 5, modifica l'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, che attribuiva l'autorizzazione di cui all'articolo 2, comma 4, a RFI e Anas.

La disposizione ha mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2, comma 6, fissa i termini entro cui la Società deve adeguare il proprio statuto alle disposizioni del presente decreto e provvedere alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6 della legge n. 1158 del 1971.



La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2, comma 7, 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 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).

Si tratta di una norma di carattere ordinamentale. Dalla disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato.

L'articolo 2, comma 8, autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a stipulare con la Società uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione.

Si disciplina, altresì, il contenuto minimo di tali atti aggiuntivi, stabilendo che essi dovranno prevedere:

- a) la durata della concessione per la gestione per un periodo di 30 anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera, in continuità con quanto già previsto dalla convenzione di concessione;
- b) il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera;
- c) il nuovo piano economico finanziario della concessione.

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.

In sede di conversione sono stati introdotti i commi aggiuntivi 8-bis, 8-ter, 8-quater e 8-quinquies finalizzati a definire il processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera nel limite massimo dell'importo indicato nei documenti di finanza pubblica (Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" al Documento di economia e finanza 2023). La disposizione precisa, appunto, che la quantificazione del costo aggiornato dell'opera – comprensiva delle opere a terra – di 13,5 miliardi di euro costituisce limite massimo del costo complessivo dell'opera.



In particolare, il comma 8-bis precisa che il costo complessivo dell'opera, nel limite dell'importo indicato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanze, è rideterminato:

- a) **escludendo:**
- **gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto;**
 - **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.**
- b) **comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179.**

Ai fini dell'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale (commi 8-bis, 8-ter e 8-quater), si procede secondo due distinte modalità:

- **fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi contrattuali, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera a), della Direttiva 2014/24/UE, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati;**
- **a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino alla data di approvazione dell'opera da parte del CIPESS, sempre in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera a), della Direttiva 2014/24/UE, - in considerazione dell'eccezionale incremento dei prezzi dell'energia e dei materiali di costruzione - e subordinatamente alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, si applica un adeguamento prezzi parametrato all'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale registrato negli anni 2022-2023 da opere pubbliche di maggiore valore economico.**

A tal fine, si prevede di adottare come parametro di riferimento la 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.**

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 (comma 8-*quinquies*).



Si evidenzia che tale criterio di calcolo “a corpo” del costo aggiornato dell’opera si rende necessario perché ad oggi non è possibile operare una valutazione specifica sull’incidenza effettiva dell’incremento dei costi dei materiali rispetto a ciascuna delle voci di costo che compongono il quadro economico dell’opera. Il numero delle voci di costo previsti nel prezzario messo a base di gara sono alcune migliaia, e la stragrande maggioranza delle voci medesime non trova corrispondenza alcuna nei prezzari oggi disponibili in ambito RFI, ANAS o regionali. Ad esempio, per le 83 voci contenute nel progetto dell’opera di attraversamento solo 3 di esse trovano corrispondenza nell’attuale prezzario RFI (e ad esse si associa solo il 4% del valore dell’opera) mentre non si trova alcuna corrispondenza con prezzari ANAS o regionali. Complessivamente delle 4002 voci dell’intero progetto si sono individuate meno di 150 voci corrispondenti.

Parte	N. Voci
a1-Sovrastr.	83
a2-Trasp.	140
a3-Cant.	511
b-Colleg.	3,268
Totale	4,002

In conseguenza delle previsioni introdotte dai commi 8-bis, 8-ter, 8-quater e 8-quinquies e a tacitazione di ogni eventuale nuova pretesa da parte degli affidatari in relazione alle modifiche predette, sono state apportate conseguentemente modifiche all’articolo 4, comma 3.

In particolare, si intende subordinare l’efficacia degli atti aggiuntivi tra la società concessionaria e il contraente generale all’accettazione espressa e incondizionata dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui ai predetti commi 8-bis, 8-ter, 8-quater e 8-quinquies, che quindi operano come condizione per la successiva stipula degli atti aggiuntivi (lett. b-bis).

Come ulteriore condizione alla stipula degli atti aggiuntivi si prevede 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 prezzi come unica modalità di aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge (lett. b-ter).

Si precisa che il metodo di aggiornamento del corrispettivo come definito dalla disposizione in esame appare coerente con il criterio di conservazione dell’equilibrio contrattuale e con i vincoli derivanti dall’art. 72 della Direttiva 2014/24/UE.

L’articolo 3 chiarisce modalità e tempi di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo dell’opera.

A tal fine, l’articolo 3, comma 1, prevede l’inserimento dell’opera nell’Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l’indicazione 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.

In relazione al costo del progetto, si evidenzia che il quadro economica 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).

Le stime aggiornate del costo dell'opera saranno definite in sede di adozione del DEF.

La copertura finanziaria dovrà quindi essere garantita, coerentemente con quanto previsto nel Documento di economia e finanza, in sede di predisposizione della legge di bilancio 2024. La norma, pertanto, ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 3, comma 2, modificato in sede di conversione del decreto legge, dispone l'adeguamento del progetto definitivo dell'opera, redatto secondo le disposizioni dettate dal decreto legislativo n. 190/2002 e approvato nel 2011, alle migliori e più moderne tecniche ingegneristiche e regole di sicurezza, nonché agli standard di tutela ambientali connessi alla valutazione di interesse ambientale, attraverso la predisposizione di una relazione da parte del progettista.

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 approvate con il D.M. 17 gennaio 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 modellazione geologica e 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. **Sul punto, si attesta che l'adeguamento richiesto è limitato all'essenzialità funzionale alla realizzazione dell'opera e non inficia la validità del progetto definitivo già approvato dalla società Stretto di Messina S.p.a.. Peraltro, dallo stesso non**



derivano specifici maggiori oneri di realizzazione trattandosi di mere precisazioni che non ne alterano la finalità. Dalla modifica introdotta, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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. Si evidenzia al riguardo 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.

L'articolo 3, commi 3-11, disciplina le modalità e i tempi di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo dell'opera, aggiornato secondo le modalità di cui all'articolo 3, comma 2 del presente decreto.

Tali disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 3-bis inserito in sede di conversione del decreto legge è volto a disciplinare le procedure espropriative relative alle opere di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

Nel dettaglio, l'articolo 3-bis, comma 1, prevede che l'autorità espropriante costituisca uno spazio *internet* ad accesso riservato, cosiddetto "cassetto virtuale", finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, e uno a libero accesso, cosiddetto "fascicolo virtuale", finalizzato a incrementare la pubblicità e la trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette.

L'articolo 3-bis, comma 2, demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle modalità operative di attivazione del 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.

Infine, l'articolo 3-bis, comma 3, individua il contenuto della pubblicazione riguardante il "fascicolo virtuale" di cui al comma 1.

I costi per la realizzazione del sistema informatico sono quantificati, sulla base dei costi di realizzazione di sistemi analoghi, in complessivi euro 150.000 euro. In particolare, la previsione di spesa per l'implementazione del sistema sopra descritto prevede un costo di 50.000 euro per l'anno 2024 per lo spazio *internet* ad accesso riservato, denominato "cassetto virtuale", e 100.000 euro per l'anno 2024 per il "fascicolo virtuale", lo spazio *internet* a libero accesso per assicurare la pubblicità e la trasparenza delle procedure.

La copertura per gli oneri derivanti da tali previsioni è individuata al nuovo articolo 4, comma 9-*quater*.

L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento.



In particolare, l'**articolo 4, comma 1**, dispone l'abrogazione dell'articolo 9 della legge n. 1158/1971.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 2, sopprime le parole: "*In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge*", di cui all'articolo 10 della legge n. 1158/1971.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 3, riconosce alla concessionaria, al contraente generale e agli altri affidatari di servizi connessi alla realizzazione dell'opera la facoltà di dichiarare, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, del decreto-legge n. 179/2012, che i rispettivi contratti riprendano a produrre i propri effetti, subordinatamente a:

- a) l'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del CIPESS;
- b) la rinuncia, da parte del contraente generale e degli altri affidatari, al contenzioso pendente nei confronti della concessionaria, della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera;
- c) la rinuncia, da parte dei soggetti sopra menzionati, a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili in relazione ai rapporti contrattuali predetti, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione degli atti aggiuntivi medesimi.

Si evidenzia che la definizione del contenzioso con il Contraente Generale e il *Project Manager Consultant* comporterà una riduzione degli oneri a carico dello Stato.

Infatti, l'articolo 34-*decies* del decreto-legge n. 179/2012, oltre a disporre la caducazione della Convenzione di concessione e di tutti i rapporti contrattuali stipulati dalla Società concessionaria, ha disposto quali ulteriori conseguenze:

- il riconoscimento di un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto (comma 3);
- che gli eventuali indennizzi sono preventivamente comunicati alle competenti Commissioni parlamentari con elencazione dei destinatari e delle relative somme loro riconosciute e con l'indicazione puntuale delle prestazioni progettuali previste ed eseguite che hanno dato luogo all'indennizzo per ciascuno dei soggetti coinvolti (comma 11);
- che agli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi si provvede mediante utilizzo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successivi rifinanziamenti, relativa al Fondo per lo sviluppo e la coesione. A tale fine le risorse del Fondo sono coerentemente



riprogrammate dal CIPE a valere sulle assegnazioni destinate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 10).

A tale riguardo, si richiama anche quanto previsto dall'articolo 1, comma 213, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), in base al quale: *“Al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione è assegnata una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 milioni di euro per l'anno 2013, da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina Spa. Ulteriori risorse, fino alla concorrenza di 50 milioni di euro, sono destinate alla medesima finalità, a valere sulle risorse rivenienti dalle revoche di cui all'articolo 32, commi 2, 3 e 4, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111”*. Tale dotazione finanziaria di 250 milioni di euro per l'anno 2013 è stata poi ridotta di 235 milioni di euro dall'articolo 18, comma 13, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69.

La domanda principale di risarcimento presentata in sede giudiziale dal contraente generale ammonta a circa 700 milioni di euro, oltre rivalutazione ed interessi. In esito alla pronuncia di primo grado (Tribunale di Roma, sentenza del 21 novembre 2018, n. 22386), la garanzia contrattuale a suo tempo prestata dal Contraente Generale è stata restituita.

Si evidenzia infine che il Contraente Generale, in una comunicazione trasmessa alla società concessionaria il 14 febbraio 2023, ha già manifestato la disponibilità a rinunciare al contenzioso, subordinatamente:

- alla definitiva e formale determinazione delle competenti amministrazioni di procedere alla realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina secondo il progetto definitivo a suo tempo redatto dal contraente generale ed approvato dalla concessionaria;
- al conseguente ripristino del contratto a suo tempo interrotto.

Quanto al *Project Manager Consultant*, la domanda principale di risarcimento, complessivamente considerata, ammonta a circa 90 milioni di euro, oltre rivalutazione ed interessi.

La disposizione ha quindi carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In conseguenza delle previsioni introdotte dai commi 8-bis, 8-ter, 8-quater e 8-quinquies dell'articolo 2, e a tacitazione di ogni eventuale nuova pretesa da parte degli affidatari in relazione alle modifiche predette, in sede di conversione sono state apportate modifiche anche all'articolo 4, comma 3, introducendo le lettere b-bis) e b-ter).

In particolare, si subordina l'efficacia degli atti aggiuntivi tra la società concessionaria e il contraente generale all'accettazione espressa e incondizionata dei criteri di aggiornamento dei prezzi di cui ai predetti commi 8-bis, 8-ter, 8-quater e 8-quinquies dell'articolo 2, che quindi operano come condizione per la successiva stipula degli atti aggiuntivi (lettera b-bis).

Come ulteriore condizione alla stipula degli atti aggiuntivi si prevede 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 prezzi come unica modalità di



aggiornamento e adeguamento dei corrispettivi in corso di esecuzione, in conformità alle vigenti disposizioni di legge (lettera b-ter).

Le previsioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 4, autorizza la Società Stretto di Messina a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi sopra menzionati, per ridefinire gli obblighi delle parti relativi alla progettazione, e inerenti precisamente a:

- a) la relazione di adeguamento del progetto definitivo, corredata dagli eventuali elaborati grafici;
- b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;
- c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;
- d) il programma anticipato di opere e servizi.

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 prodromici stipulati ai sensi del presente articolo sono esplicitamente qualificati come non onerosi. Si rinvia, sul punto, alle considerazioni svolte all'articolo tre, secondo comma, del presente decreto.

L'articolo 4, comma 5, stabilisce che agli atti di cui ai commi 3 e 4 si applichi la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e alle relative norme interne di attuazione, precisando che i medesimi atti sono adottati in coerenza con le disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici.

Più nel dettaglio, la fattispecie applicabile al caso di specie è quella di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata Direttiva, che consente la modifica dei contratti in assenza di una nuova procedura ad evidenza pubblica, qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- i) la necessità di modifica è determinata da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non ha potuto prevedere;
- ii) la modifica non altera la natura generale del contratto;
- iii) l'eventuale aumento di prezzo non è superiore al 50% del valore del contratto iniziale o dell'accordo quadro. In caso di più modifiche successive, tale limitazione si applica al valore di ciascuna modifica. Tali modifiche successive non sono intese ad aggirare la presente direttiva".

Si evidenzia, sul punto, che l'amministrazione aggiudicatrice non avrebbe potuto prevedere né che i relativi rapporti contrattuali sarebbero stati caducati in forza dell'intervento normativo del 2012, né che il presente decreto avrebbe previsto la possibilità di ripresa di tali rapporti, a distanza di 11 anni dall'intervento del 2012. I necessari aggiornamenti contrattuali previsti dal presente decreto, inoltre, non comportano modifiche sostanziali tali da alterare l'oggetto, la natura generale e l'equilibrio sinallagmatico dei contratti medesimi.

Infine, si fissa un limite all'incremento di prezzo del valore dei contratti iniziali, escludendosi, in tal modo, che i rispettivi contraenti possano avanzare ulteriori pretese economiche, nonché la necessità di indire una nuova procedura di gara.



La disposizione, pertanto, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 6, stabilisce che i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del PEF della concessione.

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 della legge n. 221/2012, deve essere aggiunto l'ulteriore indennizzo del 10% delle prestazioni rese. I costi sostenuti da SdM sono stati rappresentati nel dettaglio nel "Bilancio intermedio di liquidazione al 31.12.2021", approvato dall'Assemblea degli Azionisti del 7 aprile 2022 e trasmesso dalla Stretto di Messina S.p.A. alle autorità competenti.

Si 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.

Dalla disposizione non derivano, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 7, prevede l'individuazione, nel contratto di programma con RFI e in quello con Anas, delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera, dichiarandole di carattere prioritario.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In sede di conversione del decreto legge, sono stati introdotti i commi aggiuntivi 7-bis, 7-ter, 7-quater.

Il comma 7-bis prevede la nomina di un Commissario straordinario per il coordinamento degli interventi relativi all'autostrada A19 Palermo-Catania.

L'autostrada A19, lunga 192,8 km, conta ben 219 opere d'arte tra ponti e viadotti - per uno sviluppo complessivo di circa 59 km pari al 31% dell'intero tracciato - 28 gallerie di lunghezza complessiva di circa 8 km - pari al 12% del tracciato - e 19 svincoli.

Il piano di adeguamento e riqualificazione predisposto dall'Anas, frutto di uno studio approfondito sullo stato dell'infrastruttura, prevede ad oggi n. 98 principali interventi su ponti, viadotti, gallerie e svincoli che consentiranno un generale miglioramento degli standard di servizio ed un notevole innalzamento del livello di sicurezza della circolazione. In allegato si fornisce un dettaglio degli interventi con l'indicazione dei CUP, le fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento delle opere.



Per l'attuazione del suddetto piano sono stati stanziati circa 1.000 milioni di euro.

In particolare, il piano di adeguamento e riqualificazione dell'Autostrada A19 Palermo-Catania prevede il risanamento strutturale dei ponti e dei viadotti che presentano maggiori criticità, in entrambe le carreggiate. Nel dettaglio, a titolo esemplificativo, saranno eseguiti lavori di ripristino delle travi in calcestruzzo armato precompresso, compresa la sostituzione degli appoggi, il risanamento corticale del calcestruzzo ammalorato di spalle, pile, pulvini, travi, traversi e cordoli, il risanamento delle solette, il rifacimento dei giunti, l'installazione di pluviali, il rifacimento dell'impermeabilizzazione e della pavimentazione.

Nelle principali gallerie saranno adeguati gli impianti tecnologici, tra cui: i sistemi di illuminazione, che saranno trasformati con nuovi impianti a LED, i sistemi di ventilazione, di segnaletica e comunicazione dati e radio. Saranno anche ammodernati gli impianti di illuminazione di tutti gli svincoli e quelli presenti lungo l'asse da Palermo fino allo svincolo di Bagheria.

Sono inoltre previsti anche interventi di totale rifacimento della pavimentazione stradale per l'intero tracciato, il rifacimento della segnaletica orizzontale, la sostituzione e l'adeguamento delle barriere stradali, laterali e spartitraffico.

È altresì prevista l'installazione della nuova cartellonistica in corrispondenza degli svincoli dell'A19 per gli itinerari turistici e culturali, nonché l'infrastrutturazione tecnologica della strada, con sistemi tecnologici ad alto contenuto innovativo per la gestione del traffico veicolare e per l'informazione agli utenti.

Con la disposizione in commento, al fine di consentire il celere completamento del suddetto piano di adeguamento e riqualificazione dell'Autostrada A19 Palermo-Catania, si prevede quindi la nomina di un Commissario straordinario con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Al Commissario sono attribuiti i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, c.d. "Sblocca cantieri", convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55. Tali norme individuano i poteri derogatori attribuiti ai Commissari in materia di aggiudicazione degli appalti e di esecuzione delle opere emergenziali.

Il comma 7-bis precisa, altresì, che per il coordinamento e la realizzazione degli interventi e delle opere, 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, infine, possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.a., senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Pertanto, dalla previsione non derivano effetti sul bilancio dello Stato.



Il comma 7-ter prevede che, entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo, le regioni Sicilia e Calabria adottino 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. 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.

La disposizione non individua i contenuti minimi obbligatori del Piano integrato, il quale potrà dunque essere predisposto in coerenza con il limite delle risorse disponibili.

La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il comma 7-quater prevede che l'Autorità di sistema portuale dello Stretto individui i progetti prioritari necessari all'adeguamento delle infrastrutture esistenti. A tal fine l'Autorità verifica - 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) - quelle che possono essere destinate alla rifunzionalizzazione delle infrastrutture.

La verifica sarà svolta nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Ad ogni buon conto, si evidenzia che la disposizione ha natura ordinamentale e che da essa, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 8, modificato in sede di conversione del decreto legge allo scopo di rimettere in operatività la Stretto di Messina S.p.A., riconosce alla concessionaria la facoltà di avvalersi del personale di RFI e Anas in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, nel limite massimo di cento unità, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto, **nonché prevedere che la società concessionaria, con oneri a proprio carico, possa stipulare accordi con le amministrazioni pubbliche, ai fini di cui all'articolo 23-bis del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che reca la disciplina della mobilità tra pubblico e privato. Al riguardo si evidenzia che, ai sensi del suddetto articolo 23-bis, comma 1, le amministrazioni di appartenenza possono negare il distacco in ragione di "preminenti esigenze organizzative" e che, in ogni caso, la norma configura l'eventuale convenzione come facoltà e non come obbligo. Essa, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

Per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco, nelle more della nomina degli organi sociali della Società, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491 della legge 29 dicembre 2022, n. 197 è autorizzato a sottoscrivere protocolli di intesa con i soggetti predetti.

Si specifica, altresì, che il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale in regime di distacco è posto a carico della società concessionaria.

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.

In sede di conversione del decreto legge è stato altresì inserito il comma 8-bis, al fine di specificare 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 decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, il c.d. Codice dei contratti pubblici, ovvero da un Comitato di coordinamento istituito presso il Ministero dell'interno, secondo procedure approvate con delibera CIPESS, su proposta del medesimo Comitato di coordinamento. Sul punto, peraltro, si conferma che le amministrazioni preposte opereranno con le risorse finanziarie, strumentali ed umane disponibili a legislazione vigente e, in ogni caso, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto le nuove attività di monitoraggio risultino incardinate nell'ambito delle competenze istituzionali.

Alla disciplina vigente sul monitoraggio non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

La disposizione ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 9, prevede la copertura finanziaria per le operazioni di cessione delle quote da Anas al Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 2, terzo comma, del presente decreto.

In particolare, si prevede che agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, si provvede 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 Ministero dell'economia e delle finanze, delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77. Trattasi di disposizione che non determina effetti né su 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 pubbliche amministrazioni, rientranti quindi nel conto consolidato della pubblica amministrazione.

In sede di conversione del decreto legge sono stati introdotti i commi 9-bis, 9-ter, 9-quater e 9-quinquies.

In particolare, il comma 9-bis prevede 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. La convenzione medesima dovrà essere stipulata dalla società concessionaria con gli enti territoriali prima dell'apertura anticipata dei cantieri. Infatti, le procedure istruttorie relative alla progettazione (conferenza dei servizi e procedura di VIA) già contemplano obblighi informativi e di trasparenza a favore della cittadinanza. Viceversa, è dal momento dell'adozione della delibera CIPESS, approvativa dell'opera, che si renderà necessario prevedere un'attività informativa, di comunicazione e di sensibilizzazione permanente alla popolazione sulla realizzazione dell'opera, con particolare riguardo all'impatto ambientale della medesima.

A tal fine, il comma 9-ter autorizza 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.

Si riportano di seguito le iniziative che potrebbero essere ricomprese nel Piano:

- attivazione di due centri d'informazione nei Comuni di Messina e di Villa San Giovanni;
- realizzazione di stand informativi nei comuni limitrofi;
- concorsi nelle scuole sul progetto *"Il corridoio europeo tra Helsinki e Valletto con il ponte sullo stretto di Messina"*;
- iniziative di informazione e sensibilizzazione "cantieri aperti": apertura dei cantieri due volte all'anno, consentendo ai cittadini di visitarli;
- digital e social media: elaborazione di un piano di comunicazione e uso degli strumenti di comunicazione digitali.

Tali attività permetteranno agli enti locali e alla popolazione di essere costantemente informati sull'andamento dei lavori.

Gli oneri derivanti dall'attuazione della norma sono limitati agli stanziamenti previsti. Le attività di comunicazione, inoltre, essendo di carattere modulabile e programmabile, si prestano ad essere contenute nel limite delle risorse disponibili.

Il comma 9-*quater* individua idonea copertura finanziaria per gli oneri derivanti dalla realizzazione del sistema informatico per la gestione degli espropri di cui all'articolo 3-*bis*.

Per tali attività è autorizzata la spesa di 150 mila euro per l'anno 2024, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dell'accantonamento del Fondo speciale di conto capitale di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo bilancio triennale 2023-2025.

Il nuovo comma 9-*quinquies*, al fine di autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti ai fini dell'attuazione delle previsioni del medesimo articolo 4.





Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

