

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1067

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
(MELONI)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
(SALVINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
(GIORGETTI)

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

*Presentato il 31 marzo 2023*

ONOREVOLI DEPUTATI ! – Il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, 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 adduzione del traffico ferroviario e stradale.

L'opera di collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria rappresenta un'opera prioritaria e di preminente interesse nazionale. Essa è strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto

di cui al regolamento (CE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, nell'ambito del Corridoio scandinavo-mediterraneo. La sua realizzazione appare funzionale al processo di integrazione europeo sotto il profilo della libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti (disciplinata all'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), e nel titolo VI del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, articoli 90-100). Il Ponte sullo Stretto costituisce inoltre un'infrastruttura fondamentale rispetto alla mobilità militare, tenuto conto della presenza di

importanti basi NATO nell'Italia meridionale.

L'opera avrà un impatto significativo sotto il profilo della politica europea di coesione, in quanto capace di « ridurre il divario fra le diverse regioni e il ritardo delle regioni meno favorite ». Il Trattato di Lisbona aggiunge infatti una terza dimensione e parla di « coesione economica, sociale e territoriale ». Si tratterebbe infatti del ponte a campata unica più lungo al mondo, un vero e proprio simbolo della mobilità del futuro, orgoglio d'ingegneria italiana ed europea.

Per quanto riguarda il percorso storico della normativa adottata nel corso del tempo in merito all'opera pubblica in questione, si ricorda che la realizzazione del collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria è stata prevista inizialmente dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, che ha affidato la concessione per la realizzazione dell'opera nonché la gestione e la manutenzione del solo collegamento viario dell'opera medesima ad una società a totale capitale pubblico.

In attuazione della citata legge n. 1158 del 1971, in data 11 giugno 1981, venne costituita la società Stretto di Messina, inizialmente partecipata maggioritariamente dall'Istituto per la ricostruzione industriale e per il restante 49 per cento dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, dall'Azienda nazionale autonoma delle strade, dalla Regione siciliana, dalla regione Calabria e da altre amministrazioni ed enti pubblici.

Con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 121 del 21 dicembre 2001, il Ponte sullo Stretto di Messina è stato inserito tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta « legge obiettivo »), e l'opera è stata assoggettata alla disciplina del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190.

Il decreto legislativo 24 aprile 2003, n. 114 (in attuazione della delega conferita con l'articolo 14 della legge 1° agosto 2002, n. 166) ha quindi qualificato la società Stretto di Messina come organismo di di-

ritto pubblico e come concessionaria *ex lege* della progettazione, realizzazione e gestione del ponte e dei relativi servizi.

Con deliberazione del CIPE n. 66 del 1° agosto 2003 è stato approvato il progetto preliminare dell'opera e, in data 30 dicembre 2003, è stata sottoscritta la convenzione di concessione (con l'allegato piano economico finanziario) tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente) e la società Stretto di Messina (concessionaria), avente per oggetto la progettazione e realizzazione dell'opera, mediante affidamenti realizzati secondo le regole dell'evidenza pubblica.

In data 25 febbraio 2004 è stato stipulato il primo atto aggiuntivo alla convenzione per integrare e meglio specificare talune clausole attinenti allo svolgimento delle attività progettuali.

Negli anni 2003-2005 la società ha avviato tre diverse procedure ad evidenza pubblica.

Per quanto riguarda la prima procedura si ricorda che, con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana (GURI) n. 88 del 15 aprile 2004 e nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea (GUCE) n. S75 del 16 aprile 2004, è stata indetta la gara ad evidenza pubblica per l'affidamento a contraente generale – ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e del decreto legislativo 24 aprile 2003, n. 114 – della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione con qualsiasi mezzo del ponte e dei relativi collegamenti stradali e ferroviari su entrambi i versanti, ossia in Calabria e in Sicilia, nonché di tutte le attività correlate. La gara veniva aggiudicata ad un'associazione temporanea di imprese (ATI) con impresa mandataria la società Impregilo Spa. Il relativo contratto è stato sottoscritto in data 27 marzo 2006. Nel maggio 2006 è stata costituita, ai sensi dell'articolo 9, comma 10, del decreto legislativo n. 190 del 2002, la società di progetto denominata Eurolink Scpa, che subentrava ad ogni effetto di legge all'ATI nel rapporto contrattuale con la società Stretto di Messina.

La seconda procedura avviata aveva ad oggetto l'affidamento dei servizi di consu-

lenza per la gestione del progetto (*project management consulting*) e delle attività di verifica e controllo sulle prestazioni del contraente generale, sia nella fase di progettazione, che in quella di realizzazione dell'opera. Tale gara è stata aggiudicata alla società statunitense Parsons Transportation Group Inc. Il relativo contratto è stato sottoscritto in data 16 gennaio 2006.

Infine, con bando pubblicato nella GURI il 30 giugno 2005 e nella GUCE il 1° luglio 2005, considerando la rilevanza degli aspetti socio-ambientali legati alla realizzazione del ponte, veniva avviata la terza procedura con una gara per l'affidamento dei servizi di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale, per la fase *ante operam*, e di costruzione e di esercizio dell'opera (*post operam*). La gara è stata aggiudicata all'associazione temporanea d'impresе costituita dalla società Fenice Spa, in qualità di impresa mandataria. Il relativo contratto è stato sottoscritto in data 7 aprile 2006.

Dopo la stipulazione dei due contratti, il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2006, n. 286, ha differito la realizzazione del ponte, destinando le somme originariamente stanziare per la sottoscrizione dell'aumento di capitale della società Stretto di Messina a diverse utilizzazioni.

Nell'anno 2009 l'opera è stata reinserita nel documento di programmazione economico-finanziaria per il triennio 2009-2011 tra le infrastrutture strategiche, quale opera di carattere prioritario. Con il decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, è quindi stata disposta l'assegnazione di un contributo di 1.300 milioni di euro alla società Stretto di Messina. In data 25 settembre 2009, la società concessionaria e il contraente generale, la società di progetto Eurolink, hanno stipulato un accordo, integrativo dell'originario contratto, in base al quale sono state definite le modalità di riavvio delle attività di realizzazione dell'opera. Analogamente, anche la Parsons Transportation Group ha stipulato in data 25 settembre 2009 un atto integrativo per disciplinare la ripresa delle attività,

rinunciando al rimborso di parte delle spese sino a quel momento sostenute.

In conseguenza dei due atti stipulati dalla concessionaria con il contraente generale e il *project manager consultant* e in considerazione del tempo trascorso e della correlata interruzione e ripresa delle attività connesse alla realizzazione del ponte, si è reso opportuno adeguare la disciplina della convenzione di concessione. Pertanto, in data 30 novembre 2009, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Stretto di Messina hanno sottoscritto il secondo atto aggiuntivo alla convenzione di concessione.

A seguito del riavvio delle attività, in data 20 dicembre 2010 la società Eurolink ha consegnato alla società Stretto di Messina il progetto definitivo, che è stato sottoposto alla verifica del gruppo Parsons Transportation.

Il consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina ha quindi approvato, in data 29 luglio 2011, il progetto definitivo dell'opera, che è stato sottoposto alle competenti amministrazioni per l'iter autorizzativo.

Nelle more del completamento dell'iter, tuttavia, lo Stato italiano ha avviato un percorso finalizzato a verificare, in considerazione del contestuale stato di tensione nei mercati finanziari internazionali, la sostenibilità del piano economico-finanziario del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e la Calabria. All'esito di tale verifica, l'articolo 34-*decies* del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ha previsto la caducazione della convenzione di concessione affidata alla società Stretto di Messina nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati con le società Eurolink, Parsons e Fenice. Con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 aprile 2013 sono state quindi disposte la messa in liquidazione della società e la nomina di un Commissario liquidatore, nella persona del professor Vincenzo Fortunato, entrato in carica il 14 maggio 2013.

Nel periodo 2013-2014 le società Eurolink e Parsons, a seguito della caducazione

*ex lege* dei rispettivi contratti, hanno citato in giudizio la società Stretto di Messina Spa, la Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I relativi contenziosi sono ancora pendenti.

In particolare, le società Eurolink e Impregilo (in qualità di mandataria dell'ATI aggiudicatrice) hanno convenuto in giudizio la Stretto di Messina Spa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Presidenza del Consiglio dei ministri (R.G. n. 16617/2013).

Il tribunale di Roma, con la sentenza n. 22386 del 21 novembre 2018, ha respinto le domande formulate dai ricorrenti. Nello specifico, il tribunale ha riconosciuto la legittimità della caducazione *ex lege* dei rapporti contrattuali fra le società Eurolink e Stretto di Messina Spa, qualificandola quale modalità di esercizio del recesso unilaterale da parte del committente. Tale diritto potestativo è riconosciuto non solo dall'articolo 43 del contratto stipulato fra le parti in causa, ma anche dal codice civile e dalla disciplina in materia di contratti pubblici. Alla qualificazione della caducazione *ex lege* del contratto quale recesso unilaterale del committente non è stata ritenuta ostativa la circostanza che quest'ultimo fosse stato realizzato con un atto normativo del Governo, attesa la natura della Stretto di Messina Spa quale società *in house*. L'atto normativo citato, peraltro, ha disposto la caducazione del contratto a causa di circostanze esterne (e, precisamente, «l'attuale stato di tensione nei mercati finanziari internazionali, la verifica della sostenibilità del piano economico finanziario»), prescindendo totalmente dalla condotta e da eventuali inadempimenti dei contraenti. Il tribunale ha altresì stabilito che all'esercizio del diritto di recesso non può conseguire il risarcimento del danno, ma esclusivamente il riconoscimento di un indennizzo nella misura normativamente determinata.

La domanda principale di risarcimento, complessivamente considerata, ammontava a circa 700 milioni di euro, oltre alla rivalutazione e agli interessi. In esito a tale sentenza la garanzia contrattuale a suo

tempo prestata dal contraente generale è stata restituita. È attualmente pendente il giudizio di appello. L'udienza di precisazione delle conclusioni è prevista per il 18 settembre 2023.

Anche la società Parsons, a seguito della caducazione *ex lege* del contratto con la Stretto di Messina Spa, ha convenuto in giudizio la società medesima, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Presidenza del Consiglio dei ministri (R.G. n. 20740/2013).

Il tribunale di Roma, con sentenza non definitiva, ha affermato che la decisione del committente di non realizzare più l'opera non integra alcun inadempimento, ma è anzi espressione di un diritto potestativo del committente che prescinde da eventuali inadempimenti delle parti. Per contro, il tribunale ha accolto la richiesta di condanna della Stretto di Messina Spa e delle altre amministrazioni convenute al pagamento dell'indennizzo, atteso che la caducazione *ex lege* dei rapporti contrattuali consiste nello scioglimento del vincolo contrattuale derivante dal recesso unilaterale della parte committente. Il tribunale di Roma ha altresì rimesso alla Corte costituzionale la questione relativa alla illegittimità della determinazione dell'importo dell'indennizzo previsto dall'articolo 34-*decies* del decreto-legge n. 179 del 2012. La Corte costituzionale, con la sentenza n. 265 del 5 novembre 2019, ha dichiarato inammissibile la questione. A seguito della sentenza della Corte costituzionale, il processo di primo grado è stato riassunto dal *project manager consultant* nel febbraio 2020 e si è in attesa del provvedimento del tribunale di Roma. La domanda principale di risarcimento, complessivamente considerata, ammontava a circa 90 milioni di euro, oltre alla rivalutazione e agli interessi.

Si evidenzia inoltre che il comma 488 dell'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023), ha disposto la sospensione dei predetti giudizi civili.

Quanto, infine, al contratto stipulato con la società affidataria dei servizi di monitoraggio ambientale, la medesima, dopo il recesso, non ha dato luogo a contenziosi poiché la società Fenice Spa e le sue man-

danti hanno accettato l'indennizzo senza contestazioni.

In relazione alla compagine societaria dei contraenti, si rammenta che il contraente generale è la Eurolink Scpc, società di progetto costituita dalla società Impregilo Spa, in qualità di mandataria dell'ATI composta dai seguenti soggetti:

Sacyr S.A. (mandante);

Società italiana per condotte d'acqua Spa (mandante);

Cooperativa Muratori & Cementisti – CMC di Ravenna Soc. Coop. (mandante);

Ishikawajima – Harima Heavy Industries CO Ltd. (mandante);

Argo Costruzioni Infrastrutture Scpa Consorzio stabile (mandante).

Allo stato attuale, non è intervenuta alcuna modifica sostanziale nella compagine societaria del contraente generale.

Si segnala esclusivamente che la società Condotte d'acqua Spa, con decreto del Ministro dello sviluppo economico 6 agosto 2018, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 261 del 9 novembre 2018, è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria.

La società Cooperativa Muratori Cementisti – CMC è in concordato pieno con continuità aziendale, omologato con decreto del tribunale di Ravenna del 29 maggio 2020.

Entrambe le società hanno mantenuto le loro quote.

Il *project manager consultant* è la Parsons Transportation Group Inc., che non è stata interessata da operazioni societarie.

L'intervento normativo oggetto del presente decreto-legge, dunque, è volto a riavviare l'*iter* realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società Stretto di Messina Spa, 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 da 487 a

493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023).

Al fine di realizzare gli obiettivi sopra esposti, l'articolo 1 introduce modifiche alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, al fine di adeguare la struttura di governo della società Stretto di Messina Spa ai requisiti della società *in house*, come definiti nella sentenza 18 novembre 1999 della Corte di giustizia dell'Unione europea (Teckal S.r.l. *contro* Comune di Viano) e attualmente determinati dall'articolo 17 della direttiva 2014/23/UE.

La legge n. 1158 del 1971, infatti, è maturata in un contesto ordinamentale e normativo in cui non erano ancora delineati i caratteri dell'istituto dell'affidamento *in house providing*.

Sul punto, si ricorda che il ricorso all'autoproduzione è giustificato allorché vi sia, anzitutto, una partecipazione pubblica totalitaria. In particolare, è necessario che nella persona giuridica controllata non vi sia alcuna partecipazione di capitali privati diretti, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportino controllo o potere di veto né consentano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

La partecipazione pubblica totalitaria è requisito necessario, ma non sufficiente ad escludere l'alterità soggettiva tra controllante e controllato, richiesta ai fini dell'affidamento *in house*.

Al livello strutturale, affinché la società possa considerarsi *in house* occorre altresì che l'amministrazione aggiudicatrice abbia sul soggetto affidatario un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. Si ritiene che un'amministrazione aggiudicatrice detenga il controllo analogo qualora eserciti un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della persona giuridica controllata.

Il controllo può anche essere esercitato indirettamente da una persona giuridica diversa, a sua volta controllata dall'amministrazione aggiudicatrice (controllo indiretto), o congiuntamente ad altre amministrazioni aggiudicatrici (controllo analogo congiunto). In tale ultima ipotesi, è richiesto ulteriormente che gli organi decisionali



della controllata siano composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici partecipanti, che tali amministrazioni aggiudicatrici siano in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica e che la persona giuridica controllata non persegua interessi contrari a quelli delle amministrazioni controllanti.

Infine, a livello funzionale-operativo, per integrare i requisiti dell'*in house providing* è necessario che il soggetto aggiudicatario svolga la parte prevalente della propria attività in favore dell'ente pubblico controllante, al fine di garantire che la disciplina europea a tutela della concorrenza continui ad essere applicata anche nel caso in cui un'impresa controllata da uno o più enti pubblici sia attiva sul mercato ed entri in concorrenza con altre imprese.

Sebbene la natura di società *in house* della società Stretto di Messina Spa sia stata già riconosciuta dalla sentenza del tribunale ordinario di Roma n. 22386 del 21 novembre 2018, essa non è definita come tale dalla legge n. 1158 del 1971, che all'articolo 3-*bis* ancora la qualifica come organismo di diritto pubblico.

L'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 1), del decreto-legge, pertanto, modifica l'articolo 1, primo comma, primo periodo, della citata legge n. 1158 del 1971, al fine di adeguare la compagine societaria della società Stretto di Messina Spa ai caratteri del controllo analogo e al quadro normativo vigente.

Attualmente, la società risulta partecipata dalla società ANAS Spa (81,848 per cento), dalla società RFI-Rete Ferroviaria Italiana Spa (13 per cento), dalla Regione siciliana (2,576 per cento) e dalla regione Calabria (2,576 per cento).

La modifica normativa conferma la partecipazione delle società RFI e ANAS, della Regione siciliana e della regione Calabria e introduce una partecipazione, in misura non inferiore al 51 per cento, del Ministero dell'economia e delle finanze, che per la rispettiva quota di partecipazione eserciterà i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti. Si evidenzia che sia la società RFI che l'ANAS sono incluse nell'elenco delle unità istituzionali appartenenti al settore delle amministrazioni pubbliche elaborato dall'Istituto nazionale di statistica (settore S.13).

Ai fini dell'esercizio dei poteri di controllo analogo, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione (come disposto dall'articolo 3-*bis* della legge n. 1158 del 1971, che viene interamente riscritto dal presente decreto).

L'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 2), interviene sull'articolo 1, primo comma, secondo periodo, della legge n. 1158 del 1971, abrogandolo. La modifica è volta ad evitare, in conformità ai principi di *par condicio* e concorrenza, che la società Stretto di Messina Spa, svolgendo all'estero, quale impresa di diritto comune e anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture di trasporto e di opere connesse, possa trarre dalla sua posizione un vantaggio competitivo illegittimo rispetto alle altre imprese operanti sul mercato.

L'articolo 1, comma 1, lettera b), numero 1), modificando l'articolo 2, secondo comma, della legge n. 1158 del 1971 (che reca la disciplina dell'atto costitutivo e dello statuto della società concessionaria), ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo, in modo da escludere che la società medesima possa esercitare i poteri di gestione autonomamente e da consentire un controllo più stringente ed effettivo da parte dei soci pubblici. In particolare, si prevede che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale siano composti ognuno da cinque membri.

Due amministratori, che ricoprono rispettivamente la carica di presidente e di amministratore delegato, sono nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli altri membri del consiglio di amministrazione sono nominati, rispettivamente, uno dalla regione Ca-

labria, uno dalla Regione siciliana e uno congiuntamente dalle società RFI e ANAS.

Il collegio sindacale è composto da tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo, con funzioni di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Parimenti, un membro effettivo e un membro supplente sono designati congiuntamente dalle società RFI e ANAS. Infine, un membro effettivo è designato d'intesa fra la regione Calabria e la Regione siciliana.

L'articolo 1, comma 1, lettera b), numero 2), modifica conseguentemente l'articolo 2, terzo comma, della legge n. 1158 del 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 e per il collegio sindacale ai sensi dell'articolo 2402 del medesimo codice.

Per effetto del rinvio alle norme civili, 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 trova ragione nella complessità dell'opera e nella conseguente necessità di attribuire alla società le migliori professionalità.

L'articolo 1, comma 1, lettera c), numero 1), al fine di armonizzare la previsione con il quadro normativo vigente, modifica l'articolo 3, primo comma, della legge n. 1158 del 1971, sostituendo il riferimento all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato con quello alla società RFI - Rete ferroviaria italiana, affidandole l'esercizio, la gestione e la manutenzione degli impianti ferroviari. Come è noto, infatti, 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 controlla la società RFI, cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Sempre al fine di assicurare la coerenza interna dell'articolato, l'articolo 1, comma 1, lettera c), numero 2), interviene sull'articolo 3, secondo comma, della legge n. 1158 del 1971, che disciplina le spese generali di gestione dell'opera e della relativa manutenzione e le pone a carico della società Stretto di Messina Spa. Poiché la gestione del collegamento ferroviario fra la Sicilia e la Calabria è affidata alla società RFI, la disposizione chiarisce che sono poste a carico della medesima le spese relative agli impianti ferroviari, in conformità al quadro legislativo e regolatorio vigente.

L'articolo 1, comma 1, lettera d), sostituisce integralmente l'articolo 3-bis della legge n. 1158 del 1971 che, come anticipato, qualifica la società Stretto di Messina come organismo di diritto pubblico.

In particolare, per fugare ogni dubbio sulla natura giuridica della società, la Stretto di Messina Spa viene qualificata espressamente come società *in house*, ai sensi dell'articolo 16 del testo unico di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

Al fine di conformare lo statuto societario a tale qualificazione sono introdotte plurime previsioni volte a garantire l'esercizio del controllo analogo sulla società, quali lo svolgimento da parte della società Stretto di Messina della parte prevalente della propria attività in favore degli enti pubblici soci; la definizione, all'interno dello statuto societario, di particolari diritti e prerogative riguardanti l'amministrazione della società, spettanti all'amministratore delegato e al presidente; il potere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di definire indirizzi idonei a garantire l'esercizio di un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della controllata.

Per facilitare l'esercizio dei poteri di vigilanza, indirizzo e coordinamento sulla società da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è conferita, inoltre, al Ministero la facoltà di avvalersi della Struttura tecnica di missione per l'indi-

rizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, di cui all'articolo 214, comma 3, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Al fine di garantire il pieno rispetto dei principi di legalità e trasparenza nell'esercizio delle attività connesse alla realizzazione del Ponte, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

L'articolo 1, comma 1, lettera e), interviene sull'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, che disciplina i compiti e la composizione del Comitato scientifico per la progettazione. La norma è rimasta sostanzialmente invariata nell'impianto originario. La principale differenza rispetto alla precedente formulazione riguarda l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di provvedere alla costituzione del Comitato, al fine di valorizzare le prerogative di autonomia e indipendenza del medesimo e di consentire che possa esercitare le proprie funzioni secondo imparzialità e terzietà. In particolare, al Comitato sono attribuiti compiti di consulenza tecnica, supervisione e indirizzo delle attività tecniche progettuali inerenti al Ponte. Inoltre, nell'ambito dell'*iter* autorizzatorio dell'opera, il Comitato esprime parere al consiglio di amministrazione della società sul progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e sulle relative varianti. Rimane ferma la previsione del numero di nove componenti del Comitato, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza.

Tali previsioni assorbono il contenuto dell'articolo 5, secondo comma, della legge n. 1158 del 1971, del quale, pertanto, è disposta l'abrogazione [articolo 1, comma 1, lettera f)].

In considerazione delle modifiche apportate alla struttura di governo della società, l'articolo 2 ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Stretto di Messina Spa.

In particolare, l'articolo 2, comma 1, prevede che a decorrere dalla revoca dello stato di liquidazione della concessionaria,

disposto ai sensi dell'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riprende conseguentemente efficacia la concessione affidata alla società Stretto di Messina Spa.

L'articolo 2, comma 2, in conformità alle disposizioni dell'articolo 1, comma 492, della legge n. 197 del 2022, 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 la determinazione dell'ammontare del capitale sociale.

L'articolo 2, comma 3, al fine di adeguare la compagine societaria della concessionaria alle disposizioni previste dal presente decreto, autorizza L'ANAS Spa (che, come si è visto, attualmente detiene l'81,848 per cento delle quote azionarie) a cedere al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società Stretto di Messina, libera da vincoli.

La disposizione disciplina le modalità in base alle quali sarà attuato il trasferimento della partecipazione dall'ANAS Spa al Ministero dell'economia e delle finanze.

In particolare, è previsto che il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, sia 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 provvede a sottoscrivere e stipulare gli atti necessari a realizzare l'operazione. Al fine di agevolare il trasferimento delle quote di partecipazione, tutti gli atti connessi alle operazioni indicate sono esonerati da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.

L'articolo 2, comma 4, al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della Società, prevede che il Ministero dell'economia e delle fi-



nanze sia autorizzato a ridefinire, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le quote di partecipazione degli azionisti, mediante sottoscrizione di aumenti di capitale o strumenti diversi, anche secondo criteri di proporzionalità ai relativi conferimenti finanziari. Conseguentemente, l'articolo 2, comma 5, modifica l'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, che attribuiva analogo compito alle società RFI e ANAS.

L'articolo 2, comma 6, stabilisce i termini entro cui la società Stretto di Messina 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.

Poiché il riavvio dell'attività della società e delle procedure di progettazione e realizzazione dell'opera comporta la necessità di ridefinire i reciproci impegni di natura amministrativa e finanziaria, l'articolo 2, commi 7 e 8, autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze a stipulare con la società medesima e con i soci un accordo di programma, nonché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a stipulare con la società uno o più atti aggiuntivi alla convenzione di concessione.

È disciplinato altresì il contenuto minimo di tali atti aggiuntivi, stabilendo che essi dovranno prevedere:

*a)* la durata della concessione della gestione per un periodo di trenta anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera, in continuità con quanto previsto dalla convenzione di concessione;

*b)* il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera;

*c)* il nuovo piano economico finanziario (PEF) della concessione.

Sono individuati, inoltre, gli elementi minimi che devono essere determinati nel PEF, e cioè:

*a)* i fondi destinati alla realizzazione dell'opera, anche attraverso finanziamenti da reperire sul mercato nazionale e inter-

nazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;

*b)* i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio stradale e ferroviario (individuare sulla base di un nuovo studio di traffico), secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria e la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;

*c)* il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riscosso dalla società RFI e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone, funzionale alla copertura dei costi operativi sostenuti dalla RFI;

*d)* i costi sostenuti dalla società fino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera e funzionali al riavvio della medesima;

*e)* una stima dei costi, comprensivi degli eventuali oneri finanziari, per la realizzazione e gestione dell'opera, compresi i costi derivanti dall'adeguamento del progetto definitivo dell'opera.

L'articolo 3 disciplina le modalità e i 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 al Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato dell'opera, della copertura finanziaria disponibile a legislazione vigente e di quella messa a disposizione dai soggetti e dalle amministrazioni partecipanti, nonché del fabbisogno residuo.

L'articolo 3, comma 2, dispone l'adeguamento del progetto definitivo dell'opera, redatto secondo le disposizioni dettate dal decreto legislativo n. 190 del 2002 per le infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale e approvato nel 2011, alle più recenti norme tecniche di costruzione e regole di progettazione, all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali da costruzione nonché alle normative vigenti in ambito archeologico, ambientale e paesaggistico, attraverso la predisposizione di una relazione da parte del progettista.

L'articolo 3, commi da 3 a 11, disciplina le modalità e i tempi di approvazione del progetto definitivo dell'opera, aggiornato ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del presente decreto.

L'iter di approvazione del progetto segue la procedura autorizzativa di cui all'articolo 4 del decreto legislativo n. 190 del 2002, poi confluito negli articoli 166 e seguenti del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che nel 2011 era stata seguita per la sottoposizione del progetto definitivo all'approvazione delle competenti amministrazioni.

Le tappe salienti di tale procedura autorizzativa (conferenza di servizi istruttoria, valutazione del Ministero delle infrastrutture sulla compatibilità delle proposte e approvazione da parte del CIPE) sono pertanto riproposte nell'articolato, con l'intento di favorire la migliore integrazione tra l'iter autorizzativo svolto nel 2011 e il nuovo procedimento di approvazione del progetto definitivo.

Si ricorda che nel 2011 il procedimento di approvazione del progetto definitivo era sostanzialmente concluso in quanto tutti i pareri e le autorizzazioni previsti erano stati ottenuti, con risultati positivi, ad eccezione del parere del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, presso il quale 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. Pertanto, ai fini della conclusione dell'istruttoria sul progetto definitivo, a marzo 2013 restava soltanto da completare la valutazione di compatibilità ambientale in ordine alle sole parti del progetto definitivo variate rispetto al progetto preliminare (la compatibilità ambientale dell'opera era stata già dichiarata nel 2003, con l'approvazione del progetto preliminare).

In particolare, l'articolo 3, comma 3, prevede la trasmissione della relazione del progettista al consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina Spa per l'approvazione, previo parere del Comitato scientifico. La relazione è trasmessa congiuntamente agli elaborati grafici che si

siano resi necessari per l'adeguamento del progetto definitivo. In tal modo prende l'avvio l'iter autorizzativo dell'opera.

L'articolo 3, comma 4, prevede che la predetta relazione, corredata del progetto definitivo, venga trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'indizione di una conferenza di servizi istruttoria e, contestualmente, all'autorità competente ai fini dello svolgimento della valutazione di impatto ambientale (VIA). Si esclude, tuttavia, che ai fini della valutazione stessa sia necessaria la documentazione di cui alla lettera g) del comma 1 dell'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (cosiddetto testo unico ambientale).

L'articolo 3, comma 5, regola le modalità di svolgimento della conferenza di servizi di cui al comma 4. Poiché nell'ambito del precedente iter di approvazione del progetto definitivo si era già svolta una conferenza di servizi, si prevede che gli atti e i documenti ivi acquisiti siano trasmessi alla nuova conferenza. È prevista altresì l'acquisizione delle osservazioni dei soggetti interessati nonché di motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative. Le nuove valutazioni istruttorie riguarderanno, in prima istanza, le prescrizioni di adeguamento del progetto. Rispetto ai contenuti progettuali non interessati dall'aggiornamento, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento e le richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza di servizi già svoltasi. Per consentire la più ampia partecipazione possibile al procedimento, è tuttavia prevista per le amministrazioni e gli enti coinvolti, che non si siano già espressi, la possibilità di sottoporre alla nuova conferenza le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, la disciplina è conforme alle disposizioni dell'articolo 48, comma 5-ter, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

L'articolo 3, comma 6, definisce le modalità di svolgimento della VIA, stabilendo che esse siano analoghe a quelle previste per i progetti compresi nel Piano nazionale

di ripresa e resilienza, per quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché per i progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (ai sensi dell'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006). Anche in tal caso, la VIA sarà espressa in continuità con il precedente *iter* di valutazione, i cui effetti sono fatti salvi. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può chiedere, per una sola volta, integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto a ogni altro procedimento di competenza dell'autorità 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, affinché quest'ultimo possa provvedere alle valutazioni di sua competenza.

L'articolo 3, comma 7, prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo aver verificato la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi anche alla luce delle risultanze della VIA, trasmette tutti i dati e documenti prodotti al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'approvazione. In tal modo si conclude l'*iter* autorizzativo dell'opera.

L'articolo 3, comma 8, allo scopo di semplificare e accelerare la procedura, stabilisce che l'approvazione del CIPESS, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

L'articolo 3, comma 9, detta la disciplina per le procedure di espropriazione che si rendano necessarie in relazione alla realizzazione dell'opera, prevedendo l'applicazione dell'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, e, con specifico riferimento alla determinazione conclusiva del CIPESS, dell'articolo

48, comma 5-*quater*, quinto, sesto e settimo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cosiddetto « decreto *governance* »). Tali norme istituiscono un procedimento speciale e accelerato per le procedure di espropriazione, ad esempio attraverso la riduzione dei termini del procedimento e altri meccanismi di semplificazione.

L'articolo 3, comma 10, autorizza, a seguito dell'adozione della delibera del CIPESS, le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera, definite dalla concessionaria con il contraente generale ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *d*).

L'articolo 3, comma 11, infine, definisce le modalità di approvazione del progetto esecutivo dell'opera mediante rinvio a quanto previsto dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971. Tale norma stabilisce che all'approvazione del progetto esecutivo provvede il consiglio di amministrazione della concessionaria, sentito il Comitato scientifico.

L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento al fine di consentire in tempi rapidi la riattivazione della società e la ridefinizione dei rapporti contrattuali dalla medesima stipulati.

In particolare, l'articolo 4, comma 1, dispone l'abrogazione dell'articolo 9 della legge n. 1158 del 1971, in conseguenza delle modifiche introdotte dal presente decreto.

L'articolo 4, comma 2, modifica l'articolo 10 della legge n. 1158 del 1971 sopprimendo le parole: « In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge », in quanto ormai prive di significato.

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

Resta inteso che i menzionati atti aggiuntivi provvedono ad adeguare il contenuto dei contratti caducati alle disposizioni del presente decreto, senza alterarne la natura generale, l'oggetto e l'equilibrio si-

nallagmatico. La loro efficacia rimane comunque subordinata alle seguenti condizioni:

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 stipulazione degli atti aggiuntivi di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione degli atti aggiuntivi medesimi.

Nelle more della ripresa dell'efficacia dei rapporti contrattuali predetti, 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 ai seguenti oggetti:

a) la relazione di adeguamento del progetto definitivo, corredata degli 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.

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, del 26

febbraio 2014, 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. Tale previsione è volta ad assicurare che i necessari aggiornamenti contrattuali previsti dal presente decreto non comportino modifiche sostanziali tali da alterare, come già evidenziato, l'oggetto, la natura generale e l'equilibrio sinallagmatico dei contratti medesimi.

L'articolo 4, comma 6, stabilisce che i costi sostenuti dalla società fino 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.

L'articolo 4, comma 7, prevede che nel contratto di programma con la società RFI e in quello con L'ANAS siano individuate le opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera, dichiarandole interventi di carattere prioritario. La norma persegue il fine di assicurare la massima trasparenza e celerità nella realizzazione del collegamento fra la Sicilia e la Calabria.

L'articolo 4, comma 8, allo scopo di rimettere in operatività la società Stretto di Messina Spa, conferisce alla concessionaria la facoltà di avvalersi del personale delle società 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 lo svolgimento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto.

Per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco, nelle more della nomina degli organi societari della società Stretto di Messina Spa, 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.

L'articolo 4, comma 9, prevede la copertura finanziaria per le operazioni di cessione delle quote dall'ANAS al Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 2, comma 3, del presente decreto.

In particolare, è stabilito che agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, si provvede, nel limite massimo di complessivi 320 milioni di euro, me-

diante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato, per la 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.



## RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

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, **il comma 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
<b>Totale</b>	<b>€ 383.179.794,00</b>

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.

**Gli effetti finanziari derivanti dall'aumento della quota di partecipazione del MEF sono quantificati al comma 9 dell'articolo 4.**



**Il comma 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.**

**Il comma 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 della finanza pubblica. 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.**

**Il comma 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,



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.

**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 aggiunge che è stata prevista la riduzione del numero dei componenti del Consiglio di amministrazione.**

**Il comma 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.**

**Il comma 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.**

**Il comma 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 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. 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.**

**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.**

**Il comma 1, lettera e)** interviene sull'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158/1971, che disciplina i compiti e la composizione del Comitato scientifico per la progettazione. La norma è rimasta sostanzialmente invariata nell'impianto originario. 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.

**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 a carico della finanza pubblica.**

**Il comma 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, primo comma,** 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, secondo comma,** 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, terzo comma,** 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.

**Gli effetti finanziari derivanti dal trasferimento della quota di partecipazione al MEF sono quantificati al comma 9 dell'articolo 4.**

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.

**L'articolo 2, quarto comma**, 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 sono autorizzati fino all'importo di 50 milioni di euro** 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.

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

**L'articolo 2, quinto comma**, 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, sesto comma**, 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, settimo comma**, 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 della finanza pubblica.**

**L'articolo 2, ottavo comma**, 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.**

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

A tal fine, **l'articolo 3, primo comma**, 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.

**L'articolo 3, secondo comma**, 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, 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.

**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 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento.**

In particolare, l'**articolo 4, primo comma**, 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, secondo comma**, 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, terzo comma**, 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 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.

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

**L'articolo 4, quarto comma**, 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, quinto comma,** 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.

**Tale previsione è volta ad assicurare che i necessari aggiornamenti contrattuali previsti dal presente decreto non comportino modifiche sostanziali tali da alterare l'oggetto, la natura generale e l'equilibrio sinallagmatico dei contratti medesimi.**

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

**L'articolo 4, sesto comma,** 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, settimo comma,** 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.**

**L'articolo 4, ottavo comma,** 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.

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.**

**L'articolo 4, nono comma,** 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 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.**





*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

*Prof. P. M. M. M.*



## DISEGNO DI LEGGE

—

### Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

*Decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 31 marzo 2023.*

**Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Vista la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE, e le relative norme interne di attuazione;

Vista la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante « Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente »;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante « Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi »;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante « Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale »;

Visto il decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, recante « Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30 »;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante « Norme in materia ambientale »;

Visto il decreto-legge 16 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante « Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese » e, in particolare, l'articolo 34-*decies*;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante « Codice dei contratti pubblici »;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante « Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica »;

Visto il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, recante « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 »;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante « *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure »;

Vista la legge 29 dicembre 2022, n. 197, recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025 » e, in particolare, l'articolo 1, commi 487-493;

Visto il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, recante « Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune »;

Considerata la straordinaria necessità ed urgenza di pervenire in tempi rapidi alla realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia e la Calabria, denominato « Ponte sullo Stretto di Messina », al fine di contribuire alla programmazione europea dei corridoi plurimodali, integrando la rete europea dei trasporti e della logistica e promuovendo gli obiettivi di coesione e sviluppo;

Considerata, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni volte a favorire la crescita e lo sviluppo e a dare impulso al sistema produttivo del Paese, mediante l'adozione di misure volte a stabilire un percorso accelerato per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale sullo Stretto di Messina, ritenuto prioritario e di rilevanza strategica;

Ritenuta l'urgente necessità di riattivare la Società « Stretto di Messina » e risolvere il contenzioso pendente, statuendo, da un lato, la definizione stragiudiziale delle controversie e, dall'altro lato, la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto, con contestuale ricapitalizzazione della Società e ridefinizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima;

Ritenuta la conseguente necessità ed urgenza di adeguare tutti gli atti e le disposizioni inerenti alla realizzazione dell'opera al quadro normativo vigente, e di assicurare il rispetto delle migliori e più moderne tecniche ingegneristiche, delle garanzie della sicurezza e degli odierni *standard* di tutela ambientale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 16 marzo 2023;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto-legge:

#### Articolo 1.

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

1. Alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, primo comma:

1) al primo periodo, le parole « partecipano, in misura non inferiore al 51 per cento, la società ANAS Spa, le regioni Sicilia e



Calabria, nonché altre società controllate, anche indirettamente, dallo Stato » sono sostituite dalle seguenti: « partecipano R.F.I. S.p.a., ANAS S.p.a., le Regioni Sicilia e Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51 per cento, il Ministero dell'economia e delle finanze, 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, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione, coerentemente con quanto previsto all'articolo 3-bis. »;

2) il secondo periodo è abrogato;

b) all'articolo 2:

1) il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il Consiglio di amministrazione è composto da cinque membri, di cui due designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ricoprono rispettivamente la carica di presidente e di amministratore delegato, un membro designato dalla Regione Calabria, un membro designato dalla Regione Sicilia e un membro designato congiuntamente da R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. Il Collegio sindacale è composto da cinque membri, di cui tre membri effettivi e due supplenti. Un membro effettivo, in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; un membro effettivo è designato dalla Regione Calabria congiuntamente alla Regione Sicilia; un membro effettivo e un membro supplente sono designati congiuntamente da R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. »;

2) il terzo comma è sostituito dal seguente:

« La remunerazione dei componenti del Consiglio di amministrazione è determinata ai sensi dell'articolo 2389 del codice civile. La remunerazione dei membri del Collegio sindacale è determinata ai sensi dell'articolo 2402 del codice civile. »;

c) all'articolo 3:

1) al primo comma, le parole « all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « a R.F.I. S.p.a. »;

2) al secondo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ad eccezione delle spese relative agli impianti ferroviari che sono a carico di R.F.I. S.p.a., secondo quanto disciplinato dal quadro legislativo e regolatorio vigente »;

d) l'articolo 3-bis è sostituito dal seguente:

« Art. 3-bis. – 1. La Stretto di Messina S.p.A. costituisce società *in house* ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

2. Lo statuto della società prevede che oltre l'ottanta per cento del fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a essa affidata dagli enti pubblici soci.

3. Ai fini dell'esercizio del controllo analogo, lo statuto definisce particolari prerogative e diritti spettanti agli amministratori designati dal Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla vigilanza sull'attività della società e definisce indirizzi idonei a garantire che, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera c), del decreto legislativo n. 175 del 2016, sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per le predette funzioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale 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. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e i trasporti sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020. All'attuazione del presente comma 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. ».

5. 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 svolta ai sensi del comma 4. Il commissario è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, e il medesimo opera secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, secondo periodo, comma 5, primo e quinto periodo, comma 6, terzo e quarto periodo del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. 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 per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. »;

e) all'articolo 4, il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato scientifico opera secondo principi di autonomia e indipendenza ed esprime, in particolare, 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. »;

f) all'articolo 5, il comma 2 è abrogato.

## Articolo 2.

*(Rapporto di concessione)*

1. Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito « società concessionaria », di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riprende la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di seguito « opera », comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.

2. Entro il termine di nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta una o più direttive con le quali sono definiti i tempi e le 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 direttive di cui al primo periodo sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale in relazione ai compiti alla medesima affidati ai sensi della presente legge.

3. ANAS S.p.a. è autorizzata a trasferire al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società concessionaria, 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 Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento del Tesoro provvederà a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di cui al primo periodo. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.

4. Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è autorizzato a sottoscrivere 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 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.

5. All'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, le parole « Le società Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS Spa sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ».

6. Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, la

società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni di cui al presente decreto. 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 legge n. 1158 del 1971.

7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3-*bis* della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge, 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.

8. Per le finalità di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della citata legge n. 1158 del 1971. I predetti atti aggiuntivi, assentiti con le modalità di cui all'articolo 1, terzo comma, della legge n. 1158 del 1971, disciplinano, tra l'altro:

*a)* la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata 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 all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;

2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggiamento 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 da 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 da R.F.I. S.p.a.;

4) 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, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima ai sensi dell'articolo 4, comma 6;

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 di cui all'articolo 3, comma 2.

### Articolo 3.

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

1. In coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, 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.

2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo:

a) alle norme tecniche di costruzione NTC2018 e alle conseguenti modifiche alla caratterizzazione geotecnica;

b) alla normativa vigente in materia di sicurezza;

c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salvo deroghe;

d) alla compatibilità ambientale;

e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione;

f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971 sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.

3. La relazione di cui al comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella medesima, è trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni.

4. All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione

di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una conferenza di servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad eccezione di quella prevista dalla lettera g) del medesimo articolo, all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6.

5. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Con la convocazione sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento, le richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già espresse, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-ter, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.

6. 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 decreto legislativo n. 152 del 2006. La valutazione è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. La valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere una sola volta integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità di cui al primo



periodo 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.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi di cui al comma 5 anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile, di seguito CIPESS, per l'approvazione i seguenti atti e documenti:

a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenuti assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;

c) il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2;

d) il piano economico finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;

e) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.

8. L'approvazione richiesta ai sensi del comma 7, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti il CIPESS, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

9. Alla determinazione conclusiva del CIPESS di cui ai commi 7 e 8 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-*quater*, quinto, sesto e settimo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021. Alle procedure di espropriazione si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13.

10. All'esito dell'adozione della determinazione di cui ai commi 7 e 8 sono autorizzate le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera definite nel programma anticipato di opere e servizi predisposto ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera d).

11. All'approvazione del progetto esecutivo si provvede ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971.

#### Articolo 4.

##### *(Disposizioni finali)*

1. L'articolo 9 della legge n. 1158 del 1971 è abrogato.

2. All'articolo 10 della legge n. 1158 del 1971 le parole: « In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge » sono soppresse.

3. La società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera

possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8 e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle seguenti rinunzie:

*a)* la rinuncia, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, 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 maturata;

*b)* la rinuncia, da parte dei soggetti di cui alla lettera *a)*, 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 di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi.

4. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la società concessionaria è 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:

*a)* la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;

*b)* l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;

*c)* l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;

*d)* la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.

5. Agli atti di cui ai commi 3 e 4 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 della Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e le relative norme interne di attuazione e i medesimi sono adottati in coerenza con le disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici.

6. 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 piano economico finanziario della concessione.

7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari

e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

8. La società concessionaria può avvalersi del personale di R.F.I. S.p.a. e Anas S.p.a. in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto fino a un contingente massimo di cento unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491 della medesima legge è autorizzato a sottoscrivere con i soggetti di cui al primo periodo 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 di cui al presente comma è a carico della società concessionaria.

9. Agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, si provvede nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi 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.

#### Articolo 5.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 marzo 2023.

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri.*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze.*

Visto, *il Guardasigilli:* NORDIO.

PAGINA BIANCA



\*19PDL0031640\*