

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1067

SUPPLEMENTO

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

NOTA: L'analisi tecnico-normativa e l'analisi dell'impatto della regolamentazione relative al disegno di legge recante 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, sono state trasmesse dal Governo in data 2 maggio 2023.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***

L'intervento normativo è finalizzato a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le connesse opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'iter realizzativo dell'opera, attraverso la riviviscenza della Società Stretto di Messina S.p.A. e dei contratti dalla medesima stipulati, nonché la risoluzione del contenzioso pendente. Il provvedimento si rende necessario per pervenire in tempi rapidi alla realizzazione dell'opera e favorire lo sviluppo della mobilità in coerenza con il programma di Governo.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale di riferimento è rappresentato da:

- legge 17 dicembre 1971, n. 1158
- articolo 34-decies decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221
- art.1, c. 487, 490, 491, 492, 493 legge 29 dicembre 2022, n. 197
- articolo 2389, primo comma, del Codice civile
- articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
- decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175
- articolo 214, comma 3 decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50
- decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77
- decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221
- decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190
- decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152
- legge 7 agosto 1990, n. 241
- articolo 14 del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13
- legge 31 maggio 2022, n. 78

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

L'intervento regolatorio incide sui seguenti atti:

- articoli 1, 2, 3, 3-bis, 4, 5, 9, 10 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158
- articolo 34-decies, commi 3, secondo periodo, 5, 8, e 9, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221
- articolo 1, commi 490, 491, 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali

Le disposizioni sono state proposte nel rispetto delle norme costituzionali.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Le disposizioni sono in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

L'intervento regolatorio è compatibile con i principi sopra indicati.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La materia oggetto dell'intervento normativo non è oggetto di interventi di rilegificazione

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

È stato assegnato alla 8ª Commissione permanente del Senato il disegno di legge n. 277 recante "Disposizioni per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina".

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.**

L'intervento regolatorio è compatibile con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedure di infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Non risultano incompatibilità con obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia sulla medesima o analoga materia.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri della Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono state introdotte nuove definizioni normative.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi sono corretti e non sono intervenute modifiche in corso d'opera.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

La disposizione ricorre alla tecnica della novella legislativa e modifica ed integra

- articoli 1, 2, 3, 3-bis, 4, 5, 9, 10 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158
- articolo 1, commi 490, 491, 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti ma abroga espressamente l'articolo 34-decies, commi 3, secondo periodo, 5, 8, e 9, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

All'articolo 3 è prevista la non applicabilità delle disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n.241 con riferimento alla convocazione della conferenza dei servizi riguardante il progetto definitivo.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

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.

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attribuite le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza della società, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020.

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, qualora se ne ravvisi la necessità, è nominato un commissario.

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 Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento del Tesoro sottoscrive e stipula gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di una quota di ANAS.

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.

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 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.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici, conseguentemente non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo è finalizzato a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le connesse opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando 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.

L'opera è prioritaria e di preminente interesse nazionale ed 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.

Le disposizioni, accelerando la realizzazione del Ponte, impattano positivamente dal punto di vista ambientale riducendo le emissioni inquinanti e dal punto di vista sociale favorendo i collegamenti tra la Sicilia e la Calabria. Sono evidenti anche impatti positivi dal punto di vista economico per le imprese impegnate nella realizzazione dell'opera e per quelle che ne trarranno benefici, come quelle operanti nell'ambito del turismo.

Responsabili dell'attuazione e del monitoraggio delle disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e le Regioni Sicilia e Calabria.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Il problema principale da affrontare è quello relativo all'assenza di un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

La sua realizzazione è stata prevista fin dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158. Le successive fasi dell'*iter* di realizzazione dell'opera hanno visto lo Stato impegnare ingenti risorse al fine di garantirne il completamento. L'*iter* è proseguito fino al 2012, quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati.

Gli aggiudicatari dei contratti di appalto caducati hanno quindi citato in giudizio la Stretto di Messina, la Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di ottenere il risarcimento dei danni subiti in conseguenza delle scelte operate dal legislatore.

La mancata realizzazione del Ponte, pertanto, ha già comportato e potrebbe nuovamente comportare il pagamento di ingenti penali e indennizzi, dovuti in esito ai contenziosi pendenti. A tali costi dovrebbero aggiungersi le spese già sostenute dallo Stato per la realizzazione dell'opera, nonché gli oneri gravanti sull'economia nazionale per garantire la continuità territoriale con la Sicilia.

Infine, si consideri che le regioni interessate dall'intervento sono in condizioni di assoluto svantaggio, non solo rispetto alla parte più sviluppata d'Italia, ma anche rispetto al Mezzogiorno complessivamente considerato. Questo divario non si sta colmando ma, anzi, continua a crescere, accentuando gli squilibri territoriali e le disparità sociali.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo principale dell'intervento normativo è quello di ridurre i tempi dell'*iter* autorizzatorio e, quindi, di garantire una maggiore velocità di avvio della fase realizzativa dell'opera, attraverso la revoca dello stato di liquidazione della Società Stretto di Messina, la definizione del contenzioso pendente e la prosecuzione dei contratti dalla medesima stipulati.

Obiettivi ulteriori connessi alla realizzazione del Ponte sono quelli di sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione di merci e persone, rafforzare crescita, occupazione e competitività nel Paese.

Sul punto, si precisa che l'opera di collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria si inserisce nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti transeuropee di trasporto. La sua realizzazione è quindi funzionale al processo di integrazione europeo sotto il profilo della libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti, nonché della politica europea di coesione, in quanto idonea a ridurre il divario del Meridione con il resto d'Italia e d'Europa.

Non da ultimo, la realizzazione del Ponte è volta a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, migliorando la mobilità degli utenti e la qualità e l'efficienza dei trasporti, nonché a favorire la crescita socioeconomica dei territori interessati, attraverso il rilancio degli investimenti e la realizzazione di nuove infrastrutture.

2.2 Indicatori

Gli indicatori saranno forniti dai contratti e dagli atti aggiuntivi che saranno stipulati, nonché dagli ulteriori provvedimenti che saranno adottati al fine di completare l'*iter* autorizzatorio dell'opera.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO E PRINCIPALI IMPATTI

3.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

L'intervento normativo produce un impatto positivo sullo sviluppo socioeconomico dell'area dello Stretto, incidendo favorevolmente, nel breve periodo, sulle imprese coinvolte nella realizzazione dell'opera e, nel lungo periodo, sugli operatori economici e gli altri utenti (cittadini e turisti) che usufruiranno del collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria.

Il provvedimento prevede, infatti, un ampio e articolato programma di potenziamento e riqualificazione delle linee ferroviarie e dei collegamenti stradali, che modificherà nel tempo le scelte localizzative e di approdo di taluni traffici, e consentirà di ridurre il divario tra il Sud e il resto del Paese, con effetti positivi anche sui livelli occupazionali.

Sotto il profilo ambientale, la realizzazione del Ponte consentirà una riduzione delle emissioni inquinanti grazie allo sviluppo del traffico ferroviario e gommato in sostituzione di quello effettuato mediante traghetti, in linea con gli obiettivi fissati dal Green Deal europeo. La riduzione del traffico dei traghetti nell'area dello Stretto produrrà, altresì, benefici in termini di sicurezza, riducendo il pericolo di collisioni e disastri ambientali.

Infine, si evidenzia che la compatibilità ambientale dell'opera era stata già ottenuta nel 2003, con l'approvazione del progetto preliminare. Resta quindi da completare la valutazione di compatibilità ambientale in ordine alle sole parti del progetto definitivo variare rispetto al progetto preliminare.

3.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

La realizzazione del Ponte potrà produrre un impatto positivo anche sulle PMI, in considerazione della capacità di Sicilia e Calabria di attrarre nuovi investitori e imprese, in conseguenza della presenza di un collegamento stabile; si avranno inoltre impatti positivi anche per le imprese che operano nell'ambito del turismo.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti positivi o negativi sulla concorrenza. Le procedure ad evidenza pubblica per le attività connesse alla realizzazione del Ponte sono già state espletate e concluse nel rispetto della normativa europea rilevante.

C. Oneri informativi

Le disposizioni non comportano oneri informativi a carico dei soggetti beneficiari.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

4. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

Sull'attuazione dell'intervento incidono:

- profili giuridico-legali, legati alla definizione del contenzioso pendente, alla stipula di atti aggiuntivi agli originari contratti e alla prosecuzione delle ulteriori fasi dell'*iter* autorizzatorio dell'opera;
- profili economici-finanziari, connessi alla definizione dei costi e dei fondi volti al finanziamento dell'opera e al relativo impatto sulla finanza pubblica;
- profili organizzativi, relativi all'esigenza di consentire l'immediata operatività della società Stretto di Messina;
- ricadute sociali connesse alla realizzazione del Ponte.

Responsabile dell'attuazione delle disposizioni è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nello specifico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite della propria Struttura tecnica di missione, provvederà all'esercizio dei poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività della società Stretto di Messina; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è inoltre autorizzato ad esercitare i poteri sostitutivi qualora se ne ravvisi l'esigenza, proponendo al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario, al quale sono attribuiti, in via sostitutiva, tutti i compiti conferiti alla Società Stretto di Messina relativi alle procedure di affidamento e alla realizzazione dell'opera.

Nella fase attuativa, inoltre sono previste delle competenze anche in capo al Ministero dell'economia e delle finanze e alle Regioni Calabria e Sicilia.

In particolare, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina due amministratori della Società Stretto di Messina (presidente e amministratore delegato), le Regioni Calabria e Sicilia nominano un membro ciascuno del Consiglio di Amministrazione. Il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, altresì, una o più direttive con le quali sono 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.

Inoltre, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ridefinisce le quote di partecipazione degli azionisti e nomina due membri del Collegio sindacale della Società.

4.2 Monitoraggio

Il sistema di monitoraggio fa capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha la facoltà 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, al Ministero dell'economia e delle finanze e alle Regioni Calabria e Sicilia.

Con particolare riferimento ai tempi di attuazione si rappresenta che:

- la prima fase è già stata completata con la legge di bilancio 2023, che ha disposto il riavvio dell'*iter* realizzativo dell'opera attraverso la revoca dello stato di liquidazione della Società Stretto di Messina, previa rinuncia al contenzioso con lo Stato da parte della Società medesima (aprile 2023);
- la seconda fase è finalizzata alla definizione del nuovo assetto societario e della *governance* della Società concessionaria e alla ridefinizione dei rapporti contrattuali caducati nel 2012 (entro febbraio/marzo 2024);
- l'ultima fase prevede l'approvazione del progetto, con la conclusione dell'*iter* autorizzatorio dell'opera (entro il 31 luglio 2024).

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0034890