

dossier

XIX Legislatura

5 aprile 2023

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

A.C. 1067 – D.L. 35/2023



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it - [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 77



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Ambiente

Tel. 066760-9253 ✉ st_ambiente@camera.it - [@CD_ambiente](https://twitter.com/CD_ambiente)

Progetti di legge n. 85

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

D23035

INDICE

SCHEDE DI LETTURA

Premessa	5
▪ Articolo 1 (<i>Assetto societario e governance della Stretto di Messina S.p.a.</i>).....	13
▪ Articolo 2 (<i>Rapporto di concessione</i>)	23
▪ Articolo 3 (<i>Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera</i>).....	26
▪ Articolo 4 (<i>Disposizioni finali</i>).....	35
▪ Articolo 5 (<i>Entrata in vigore</i>)	38

Schede di lettura

PREMESSA

L'istituzione della Società Stretto di Messina e la prima fase progettuale

È con l'istituzione della Società Stretto di Messina (di seguito SDM), avvenuta in data 11 giugno 1981, in attuazione dell'articolo 1 della legge n. 1158/1971 recante “Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente”, che l'attività di progettazione del c.d. Ponte sullo Stretto prende avvio.

Infatti, come si legge nella [relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale \(SIA\) relativo al progetto definitivo del Ponte, presentata nel settembre 2011](#), “nel 1985 venne stipulata una Convenzione che disciplinava i rapporti tra FF.SS, ANAS e SDM per l'affidamento dello studio e della progettazione di massima del collegamento” e che “nella lunga fase di studio che seguì, SDM presentò (1990) due progetti di massima preliminari entrambi riferiti all'ipotesi aerea: uno con ponte a campata unica (luce di 3.360 m) e il secondo (che fu scartato, *n.d.r.*) con ponte a due campate (due luci di 1.800 m con una pila centrale nel mare alla profondità di 150 m)”. Nella medesima relazione si ricorda che “nel 1992 con la stesura del Progetto di Massima dell'attraversamento stabile aereo Sicilia-Continente, sviluppato da SDM, in collaborazione con le Commissioni di Alta Sorveglianza dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, si consolidò la decisione sulla tipologia di attraversamento che prevede un ponte sospeso a campata unica di 3.300 m”.

La c.d. legge obiettivo e il progetto preliminare del 2002

Nella succitata relazione viene ricordato, inoltre, che “con il promulgamento della Legge Obiettivo n. 443/2001 e la stesura del 1° Programma delle Opere strategiche 21 dicembre 2001, il Ponte venne ufficialmente inserito tra le diciannove grandi opere nazionali. Il nuovo scenario che si prospettò con l'avvio della procedura secondo la Legge obiettivo e il D.Lgs. 190/2002, non riguardava solo il riconoscimento della strategicità dell'opera, con la certezza dei finanziamenti, ma anche l'iter di approvazione del progetto. Per cui, alla luce di quanto previsto dalla legge n. 443/2001, SDM dovette riprendere la progettazione per: integrare il progetto di massima, per ricondurlo al progetto preliminare ai sensi della legge Merloni 109/1994, e corredarlo dello Studio di Impatto Ambientale nonché di tutti gli approfondimenti necessari per l'espletamento della VIA (che la legge obiettivo aveva assegnato al livello del Progetto preliminare

nel caso delle opere strategiche) e della conformità urbanistica; introdurre nel progetto preliminare gli accorgimenti e le migliorie necessarie per dare risposta alle indicazioni del Consiglio dei LL.PP. e degli Advisor. Il Progetto preliminare, presentato nel 2002, si configura pertanto come un aggiornamento ed integrazione del progetto di massima (come riconosciuto dalla stessa Delibera CIPE di approvazione), rispetto al quale è stato prodotto il SIA e gli aggiornamenti di alcune tematiche importanti”.

Con la [delibera CIPE n. 66/2003](#) veniva approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell’allegato che forma parte integrante della medesima delibera, il progetto preliminare del “Ponte sullo Stretto di Messina”.

Si fa notare che con il decreto legislativo n. 114/2003 sono state operate modifiche alla legge n. 1158/1971 volte, in particolare, a:

- fare preciso riferimento ad una determinata Società, la "Stretto di Messina s.p.a.", costituita in base alla legge n. 1158 (e quindi successivamente ad essa); tale Società viene qualificata come concessionaria per legge e viene altresì precisato che la stessa è un organismo di diritto pubblico (art. 3-*bis* della L. 1158/1971);

- adeguare la normativa speciale – relativa al collegamento tra la Sicilia e il continente – all'altra normativa speciale, relativa alla progettazione, finanziamento, aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale recata dalla legge n. 443/2001 ("legge obiettivo").

La relazione illustrativa al decreto in esame ricorda che, dopo l’approvazione del progetto preliminare, “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 lo svolgimento delle attività progettuali” e che “negli anni 2003-2005 la Società ha avviato tre diverse procedure ad evidenza pubblica”, in particolare per l’affidamento a contraente generale “della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione con qualsiasi mezzo del Ponte e dei relativi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia, nonché di tutte le attività correlate”.

Le riconsiderazioni della strategicità dell’opera e il progetto definitivo del 2011

Nella relazione della Corte dei conti allegata alla [deliberazione 29 ottobre 2018, n. 23/2018/G](#), viene ricordato, in sintesi (per la cronologia dettagliata si rinvia alla [scheda opera n. 65 "Ponte sullo Stretto"](#), con dati aggiornati al 31 maggio 2022, del rapporto "Infrastrutture strategiche e

prioritarie 2021" curato dal Servizio studi della Camera in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME.) che “la sottoscrizione, nel marzo 2006, del contratto per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina non fu condivisa dal Governo insediatosi all’inizio della XV legislatura (maggio 2006), mentre fu confermata, nei suoi effetti, dall’esecutivo che aprì la successiva (2008)”.

La relazione illustrativa al presente decreto-legge ricorda poi che, con il decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, è stata disposta l'assegnazione alla Stretto di Messina spa di un contributo di 1.300 milioni di euro e, successivamente, sono stati stipulati gli accordi necessari a definire le modalità di riavvio delle attività di realizzazione dell'opera. La medesima relazione ricorda altresì che, 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” e, a seguito del riavvio delle attività, si è pervenuti alla predisposizione del progetto definitivo che è stato approvato dal Consiglio di amministrazione della Stretto di Messina in data 29 luglio 2011, e sottoposto alle competenti amministrazioni per l'iter autorizzativo.

Si ricorda in proposito l'espressione della Commissione VIA-VAS sul progetto definitivo con il [parere n. 1185 del 15 marzo 2013](#).

Nel [portale delle valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente](#) viene ricordato che l'esito di tale parere è “Compatibilità ambientale varianti non esprimibile” e che lo stesso è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 27 marzo 2013.

In proposito la relazione illustrativa precisa che “nel 2011 il procedimento di approvazione del progetto definitivo era sostanzialmente concluso in quanto tutti i pareri e le previste autorizzazioni erano state ottenute, 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 ("CTVA"), nonostante 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 ottenuta nel 2003, con l'approvazione del progetto preliminare)”.

La messa in liquidazione della Stretto di Messina S.p.A.

La relazione illustrativa ricorda che “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 Sicilia e Calabria. All'esito di tale verifica, l'articolo 34-*decies* del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 ha previsto la **caducazione della Convenzione di Concessione** affidata alla Stretto di Messina, nonché **di tutti i rapporti contrattuali** dalla medesima stipulati”.

Nella succitata relazione della Corte dei conti viene ricordato altresì che “il D.L. 2 novembre 2012, n. 187, stabilì che la caducazione dei vincoli contrattuali comporta esclusivamente un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali e di un'ulteriore somma pari al 10 per cento di esse; ne è seguito un rilevante contenzioso, tuttora in corso, tra la concessionaria e le parti private (v. *infra*). A seguito dello scioglimento dei contratti, la società Stretto di Messina fu posta in liquidazione” con il D.P.C.M. 15 aprile 2013 con cui – come sottolineato dalla relazione illustrativa – si è altresì provveduto alla “nomina di un Commissario Liquidatore, il Prof. Vincenzo Fortunato, entrato in carica il 14 maggio 2013”.

La relazione della Corte dei conti ricorda inoltre che “nel corso degli anni, la concessionaria ha richiesto, nei confronti delle amministrazioni statali, per le proprie pregresse attività, più di 300 milioni”.

Il contenzioso

In merito al contenzioso con il contraente generale, la relazione illustrativa ricorda che “il Tribunale di Roma, con sentenza del 21 novembre 2018, n. 22386, ha respinto le domande formulate dai ricorrenti. Nello specifico, il Tribunale ha riconosciuto la legittimità della caducazione *ex lege* dei rapporti contrattuali” e che “la domanda principale di risarcimento, complessivamente considerata, ammontava a circa 700 milioni di euro, oltre rivalutazione ed 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”.

In merito ad un ulteriore ricorso da parte del *Project Manager Consultant*, la relazione illustrativa ricorda che “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 che, “per contro, il Tribunale ha accolto la richiesta di condanna della SdM 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'art. 34-*decies*, decreto-legge n. 179/2012. La Corte costituzionale, con [sentenza del 5 novembre 2019](#) (sent. n. 265/2019. *n.d.r.*) ha dichiarato inammissibile la questione” 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 rivalutazione ed interessi”.

Le valutazioni del Governo Draghi

Nella [seduta del 4 agosto 2021](#) le Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) hanno svolto l'audizione, in videoconferenza, dell'allora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Nel [documento consegnato nel corso dell'audizione](#), nel paragrafo "I prossimi passi possibili", viene evidenziato, tra l'altro, che "per dar seguito all'impegno del Governo ricevuto dalla Camera, a seguito dell'[ordine del giorno 9/03166/046](#), «ad adottare le opportune iniziative al fine di individuare le risorse necessarie per realizzare un collegamento stabile, veloce e sostenibile dello Stretto di Messina estendendo, così, la rete dell'alta velocità fino alla Sicilia», si dovrebbe procedere con la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica al fine di confrontare le due soluzioni di collegamento individuate dal GdL (gruppo di lavoro della cui istituzione si dà conto nel documento consegnato nel corso dell'audizione in questione, *n.d.r.*) come più promettenti, ovvero quella del ponte a una e a più campate. A tal fine si segnala che: è disponibile il finanziamento da 50 milioni di euro individuato con la Legge di Bilancio del 2021 (L. n. 178/2020); la prima fase del progetto di fattibilità potrebbe concludersi entro la primavera del 2022, così da avviare un dibattito pubblico, come previsto dal D.lgs. n. 50/2016 e successive integrazioni e dal D.P.C.M. 76/2018, al fine di pervenire ad una scelta condivisa con i diversi portatori di interesse coinvolti”.

Nel medesimo documento, in relazione al progetto del ponte a campata unica viene evidenziato che tale progetto, sulla base delle seguenti motivazioni, “andrebbe comunque adeguato:

- motivazioni tecniche: l'iter autorizzatorio risulta incompleto. Per completarlo, occorrerebbe acquisire il parere favorevole del MITE (oggi Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, *n.d.r.*) e del MIC, procedere alla conclusione della Conferenza di Servizi c/o il MIMS (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *n.d.r.*) e avere l'approvazione del CIPESS. Inoltre, il progetto andrebbe adeguato all'attuale quadro normativo nazionale ed europeo (es. recente normativa sulla sicurezza in galleria; nuove norme tecniche di costruzione NTC2018);

- motivazioni ambientali: dall'esame del [parere della Commissione Tecnica VIA/VAS del 15/03/2013, n. 1185](#), si evince che, in relazione al progetto delle parti variate sottoposto a procedura VIA, vi siano numerosi approfondimenti e chiarimenti su diversi aspetti. Per tali motivi la Commissione ha ritenuto di non poter esprimere parere sulla compatibilità ambientale delle parti variate del progetto;

- motivazioni economiche: la struttura finanziaria individuata all'epoca nel PEF si componeva di tre fonti di finanziamento: equity (34,4%); debito (52,3%); contributo pubblico (13,3%); per un totale di oltre 10 miliardi di euro. Data l'unicità dell'opera e il profilo di rischio, i costi del capitale di debito e dell'equity appaiono elevati rispetto ad altri schemi di finanziamento analoghi. Inoltre, il modello di project financing proposto appare non adeguato a causa di un probabile significativo canone di utilizzo a carico di RFI e ANAS che si tradurrebbe, sia pure in forma indiretta, in un finanziamento dell'intervento a carico del bilancio pubblico;

- motivazioni giuridiche: è confermata la legittimità della caducazione dei rapporti convenzionali con il Contraente Generale. Al di là delle problematiche tecniche, occorrerebbe un intervento legislativo specifico per riprendere il rapporto contrattuale. Inoltre, la stazione appaltante società Stretto di Messina S.p.A. è stata posta in liquidazione, liquidazione che potrebbe essere revocata. Alternativamente, qualunque soggetto giuridicamente qualificato potrebbe assumere la funzione di stazione appaltante”.

Si fa notare che prima della citata audizione, nel giugno del 2021 il rappresentante del Governo, in risposta all'interpellanza urgente [2-01242](#), aveva evidenziato che “la complessità dell'opera non risulta compatibile purtroppo con la tempistica di realizzazione degli interventi ammissibili a finanziamento con le risorse del PNRR”.

Le disposizioni recate dalla legge di bilancio 2023

Da ultimo, si segnala che l'[articolo 1, commi da 487 a 493, della legge n. 197/2022](#) (legge di bilancio 2023) ha introdotto diverse disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, confermandone la natura di opera prioritaria e, quindi, l'applicabilità della normativa derogatoria per le infrastrutture di preminente interesse nazionale, nonché reiterando i vincoli preordinati all'esproprio (comma 487). Sono altresì dettate disposizioni per la chiusura dei contenziosi (sulla cui situazione si rinvia a quanto riportato nel [bilancio intermedio di liquidazione, chiuso al 31 dicembre 2021, della Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione](#)) e la stipula di uno o più atti transattivi (commi 488-490).

È inoltre prevista, indipendentemente dall'esito della procedura transattiva, la revoca dello stato di liquidazione della Società Stretto di Messina S.p.a. (comma 491). A seguito della revoca dello stato liquidatorio, viene prevista la convocazione dell'assemblea dei soci così da procedere alla nomina degli organi sociali (comma 492).

Viene altresì stabilito che il commissario liquidatore resta in carica in qualità di Commissario straordinario del Governo per la gestione ordinaria della società nelle more della nomina degli organi sociali.

Infine si prevede che – al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società Stretto di Messina S.p.A. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e ANAS S.p.a. sono autorizzate, proporzionalmente alla quota di partecipazione, 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, fino a un importo complessivo non superiore a 50 milioni di euro (comma 493).

Articolo 1

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

L'**articolo 1**, al comma 1, modifica l'assetto societario della Stretto di Messina S.p.a. (SDM) e ne disciplina le attività all'estero (lett. a)) e ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima società (lett. b)). Sono inoltre affidati a RFI S.p.A. la gestione degli impianti ferroviari del Ponte e le relative spese (lett. c)). È prevista la qualificazione di società in house della Stretto di Messina S.p.A. e sono disciplinati i profili relativi all'attività di indirizzo e vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche con la previsione della possibilità di nomina con D.P.C.M., su proposta del Ministro delle infrastrutture qualora ne ravvisi la necessità, di un commissario straordinario che opera secondo specifiche disposizioni dell'art. 12 del D.L. n. 77/2021 (lett. d)). Viene infine disciplinata la costituzione di un Comitato scientifico con compiti di consulenza tecnica (lett. e)) e disposta una abrogazione per finalità di coordinamento (lett. f)).

Assetto societario della Stretto di Messina S.p.a. (comma 1, lett. a), n. 1))

La **lettera a), n. 1)**, novella il comma 1 dell'art. 1 della L. n. 1158/1971 al fine di modificare l'assetto societario della Stretto di Messina S.p.a. (d'ora in avanti SDM), prevedendo che:

- la **quota di maggioranza (51%)** spetta al **Ministero dell'economia e delle finanze (MEF)** e non, come previsto dal testo previgente, alla “società ANAS Spa, le regioni Sicilia e Calabria, nonché altre società controllate, anche indirettamente, dallo Stato”;
- la **quota restante** viene attribuita a **R.F.I. S.p.a., ANAS S.p.a., e alle Regioni Sicilia e Calabria**. Viene quindi eliminato il riferimento, presente nel testo previgente, “alle altre società controllate, anche indirettamente, dallo Stato”.

La novella in esame prevede altresì che:

- il **MEF esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il MIT** (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);
- al **MIT** sono attribuite **funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla SDM** in ordine alle attività oggetto di

concessione, coerentemente con quanto previsto all'art. 3-*bis* della L. 1158/1971 (che viene riscritto dalla lettera d) del comma in esame, al cui commento si rinvia).

La relazione illustrativa ricorda che “attualmente, la Società risulta partecipata da Anas (81,848%), Rete Ferroviaria Italiana - RFI (13%), Regione Sicilia (2,576%), Regione Calabria (2,576%). La modifica normativa conferma la partecipazione di RFI, Anas e delle Regioni Sicilia e 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 trasporti. Si evidenzia che sia RFI che Anas sono incluse nell'elenco ISTAT delle unità istituzionali appartenenti al settore delle amministrazioni pubbliche (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. 1158/1971, che viene interamente riscritto dal presente decreto)”.

La relazione tecnica ricorda che il capitale sociale della SDM ammonta ad euro 383.179.794 ed è così ripartito: Anas S.p.A. 313.623.561,60 euro; Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 49.813.375,80 euro; Regione Calabria 9.871.678,56 euro; Regione Siciliana 9.871.178,04 euro. La stessa relazione evidenzia che “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”.

Attività all'estero della Stretto di Messina S.p.a. (comma 1, lett. a), n. 2))

La **lettera a), n. 2)**, prevede l'**abrogazione del secondo periodo del comma 1 dell'art. 1 della L. n. 1158/1971**, ove si autorizzava la SDM a 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 relazione illustrativa sottolinea che tale abrogazione è volta ad evitare, in conformità ai principi di par condicio e concorrenza, che la SDM, svolgendo all'estero le citate attività, “possa trarre dalla sua posizione un vantaggio competitivo illegittimo rispetto alle altre imprese operanti sul mercato”.

Organi della Stretto di Messina S.p.a. (comma 1, lett. b))

La **lettera b)** riscrive i commi secondo e terzo dell'art. 2 della L. n. 1158/1971, prevedendo la **ridefinizione della composizione degli organi di amministrazione e controllo**.

Il testo previgente del terzo comma dell'art. 2 della L. 1158/1971 demandava all'atto costitutivo e allo statuto sociale la definizione esatta della composizione del CdA della SDM, dettando criteri da osservare nella nomina di amministratori e sindaci. Tali disposizioni sono sostituite da quelle recate dai numeri 1) e 2) della lettera in esame. Non trova invece corrispondenza nel nuovo testo la disposizione recata dal testo previgente del secondo periodo dell'art. 2 della L. 1158/1971, secondo cui lo scopo sociale della SDM deve comprendere, tra l'altro, "l'esercizio del collegamento e la manutenzione dell'opera (...), nonché lo svolgimento di ogni connessa attività anche attraverso società partecipate; a fronte di eventuali contributi per lo svolgimento di attività connesse si procederà alla separazione dei relativi flussi contabili".

Il **numero 1)** della lettera in esame prevede che il **Consiglio di amministrazione (CdA)** è composto da **cinque membri**, di cui:

- due designati dal MEF d'intesa con il MIT, che ricoprono rispettivamente la carica di presidente e di amministratore delegato;
- uno designato dalla Regione Calabria;
- uno designato dalla Regione Sicilia;
- uno designato congiuntamente da R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a.

Viene altresì stabilito che il **Collegio sindacale** è composto da **cinque membri**, di cui tre membri effettivi e due supplenti, e stabilisce che:

- un membro effettivo, in qualità di presidente del collegio sindacale, e un membro supplente sono designati dal MEF d'intesa con il MIT;
- 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.

Il testo previgente del terzo comma dell'art. 2 della L. 1158/1971 demandava all'atto costitutivo e allo statuto sociale la definizione esatta della composizione del CdA della SDM, prevedendo in capo alla "Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed a ANAS" la facoltà di nominare ciascuna "almeno un amministratore ed un sindaco e per ciascuna delle due regioni almeno un amministratore. Lo statuto deve altresì prevedere la previa designazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la nomina di tre degli altri amministratori".

La relazione tecnica ricorda che, in attuazione di tali disposizioni, "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”.

La relazione illustrativa sottolinea altresì che la novella recata dal n. 1) della lettera b) in esame è finalizzata ad escludere che la SDM possa esercitare i poteri di gestione autonomamente e a consentire un controllo più stringente ed effettivo da parte dei soci pubblici.

Il numero 2) della lettera in esame disciplina la remunerazione dei componenti del CdA e del Collegio sindacale, stabilendo che:

- quella dei consiglieri di amministrazione è determinata ai sensi dell'art. 2389 del codice civile;
- quella dei membri del Collegio sindacale è determinata ai sensi dell'art. 2402 del codice civile.

La relazione illustrativa evidenzia che, per effetto del rinvio alle norme civilistiche, si opta per l'**applicazione alla SDM 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”.

Impianti ferroviari del Ponte (comma 1, lett. c))

Il numero 1) della lettera c) si limita ad aggiornare il riferimento, presente nel primo comma dell'art. 3 della L. 1158/1971, all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

In base alla novella, gli impianti ferroviari, ad ultimazione e collaudo definitivo del Ponte, **passeranno in esercizio, gestione e manutenzione a RFI S.p.A.**

La relazione illustrativa ricorda infatti che “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 RFI, cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale”.

Il numero 2) integra il disposto del secondo comma dell'art. 3 della L. 1158/1971 – secondo cui le spese generali di gestione dell'opera e della relativa manutenzione, ordinaria e straordinaria, sono a carico della società

concessionaria – precisando che fanno eccezione le **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.

La relazione tecnica sottolinea che “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”.

***Qualificazione della Stretto di Messina S.p.A. come società in house
(comma 1, lett. d)***

Il **comma 1, lettera d)**, sostituisce interamente l'art. 3-*bis* della L. n. 1158/1971.

Il previgente art. 3-*bis* della L. n. 1158/1971, introdotto dall'art. 1 del D. Lgs. n. 114/2003, stabiliva che la società Stretto di Messina S.p.A., concessionaria per legge della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento viario e di altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia ed il continente, opera di preminente interesse nazionale, è organismo di diritto pubblico ai sensi e per gli effetti della direttiva 93/36/CEE, della direttiva 93/37/CEE e della direttiva 92/50/CEE, ed è, pertanto, sottoposta al rispetto delle procedure previste da tali direttive ed eventuali successive modificazioni per l'aggiudicazione di appalti pubblici di forniture, lavori e servizi.

Il nuovo comma 1 dell'art. 3-*bis*, come sostituito dalla lettera in esame, dispone che la Stretto di Messina S.p.A. **costituisce società in house** ai sensi dell'art. 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

La relazione illustrativa segnala che “per fugare ogni dubbio sulla natura giuridica della Società, 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” e che “Al fine di allineare lo statuto societario a tale qualifica sono introdotte plurime previsioni volte a garantire l'esercizio del controllo analogo sulla Società”.

L'art. 16 del D.Lgs. n. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica) dispone, al comma 1, che le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo o da ciascuna delle amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo congiunto solo se non vi sia partecipazione di capitali privati, ad eccezione di quella prescritta da norme di legge e che avvenga

in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla società controllata. Ai sensi del comma 2, ai fini della realizzazione dell'assetto organizzativo di cui al comma 1: a) gli statuti delle società per azioni possono contenere clausole in deroga delle disposizioni dell'art. 2380-*bis* e dell'art. 2409-*novies* del codice civile; b) gli statuti delle società a responsabilità limitata possono prevedere l'attribuzione all'ente o agli enti pubblici soci di particolari diritti, ai sensi dell'art. 2468, terzo comma, del codice civile; c) in ogni caso, i requisiti del controllo analogo possono essere acquisiti anche mediante la conclusione di appositi patti parasociali. Il comma 3 fissa la regola (ribadita anche dalla disposizione in esame: v. *infra*) secondo cui gli statuti delle società in house devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci. I commi 3-*bis*, 4 e 5 disciplinano gli effetti della produzione ulteriore rispetto al limite di fatturato di cui al comma 3, mentre i commi 6 e 7 riguardano, rispettivamente, le condizioni per poter continuare l'attività in caso di rinuncia agli affidamenti diretti e l'obbligo per le società in house di procedere all'acquisto di lavori, beni e servizi secondo la disciplina di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016.

Il nuovo comma 2 dell'art. 3-*bis* stabilisce che 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**.

Il nuovo comma 3 dell'art. 3-*bis* prevede che 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.

Il nuovo comma 4 dell'art. 3-*bis* dispone che 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'art. 2, comma 1, lettera c), del D. Lgs. n. 175/2016, sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una **influenza determinante da parte del medesimo Ministero**;

L'art. 2, comma 1, lettera c), del D. Lgs. 175/2016 definisce il «controllo analogo» come la situazione in cui l'amministrazione esercita su una società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, esercitando un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della società controllata. Tale controllo può anche essere esercitato da una persona giuridica diversa, a sua volta controllata allo stesso modo dall'amministrazione partecipante.

- **si avvale della Struttura tecnica di missione** per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'art. 214, comma 3, del D. Lgs. n. 50/2016.

Il comma 3 dell'art. 214 del D. Lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) – peraltro abrogato dal [D. Lgs. n. 36/2023](#) (Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78) a decorrere dal 1° luglio 2023 (data in cui le disposizioni del nuovo Codice acquisteranno efficacia) – dispone che per le attività di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può avvalersi di una struttura tecnica di missione composta da dipendenti nei limiti dell'organico approvato e dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative. La struttura tecnica di missione è istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture. La struttura può, altresì, avvalersi di personale di alta specializzazione e professionalità, previa selezione, con contratti a tempo determinato di durata non superiore al quinquennio rinnovabile per una sola volta nonché quali advisor, di Università statali e non statali legalmente riconosciute, di Enti di ricerca e di società specializzate nella progettazione e gestione di lavori pubblici e privati. La struttura svolge, altresì, le funzioni del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, previste dall'art. 1 della L. n. 144/1999, e dall'art. 7 del D. Lgs. n. 228/2011.

Nel nuovo Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 36/2023, pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 31 marzo 2023) la struttura tecnica di missione è ora disciplinata dall'art. 223, comma 3, che reca peraltro una disciplina identica a quella dettata dall'art. 214, comma 3, del D. Lgs. n. 50/2016.

Per una panoramica sull'organizzazione e sulle funzioni della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, anche a seguito della riorganizzazione operata con il D.M. 31 maggio 2019, n. 226, si rinvia alla apposita [pagina del sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti](#).

Sotto il profilo della formulazione del testo, appare necessario sostituire il riferimento all'art. 214, comma 3, del D. Lgs. n. 50 del 2016 con il riferimento al nuovo art. 223, comma 3, del nuovo Codice dei contratti pubblici di cui al D. Lgs. n. 36/2023.

Il medesimo comma 4 stabilisce inoltre (al terzo periodo) che 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 D.P.R. 30 gennaio 2020.

La relazione illustrativa motiva tale disposizione con il “fine di garantire il pieno rispetto dei principi di legalità e trasparenza nell'esercizio delle attività connesse alla realizzazione del Ponte”.

Peraltro, in assenza di elementi esplicativi al riguardo nelle relazioni illustrativa e tecnica, non appare chiaro il riferimento al D.P.R. 30 gennaio 2020, di cui non risulta possibile l'identificazione.

Si valuti l'opportunità di chiarire il riferimento al decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020.

Il quarto periodo del nuovo comma 4 prevede la **clausola di invarianza finanziaria** disponendo che 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.

Il nuovo comma 5 dell'art. 3-*bis* della L. n. 1158/1971, come sostituito dalla lettera in esame, stabilisce che 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
- opera **secondo le disposizioni** di cui all'art. 12, comma 1, secondo periodo, comma 5, primo e quinto periodo, comma 6, terzo e quarto periodo del **D.L. n. 77/2021**;

L'[art. 12 del D.L. n. 77/2021](#) detta la disciplina dei poteri sostitutivi nel caso di mancato rispetto da parte di regioni, province autonome, città metropolitane, province, comuni e ambiti territoriali sociali degli obblighi e impegni finalizzati all'attuazione del PNRR, e assunti in qualità di soggetti attuatori.

In particolare, il comma 1, secondo periodo, stabilisce che in caso di perdurante inerzia, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro competente, sentito il soggetto attuatore, il Consiglio dei ministri individua l'amministrazione, l'ente, l'organo o l'ufficio, ovvero in alternativa nomina uno o più commissari ad acta, ai quali attribuisce, in via sostitutiva, il potere di adottare gli atti o provvedimenti necessari ovvero di provvedere all'esecuzione dei progetti e degli interventi, anche avvalendosi di società di cui all'art. 2 del D.Lgs. 175/2016, di altre amministrazioni specificamente indicate, assicurando, ove necessario, il coordinamento operativo tra le varie amministrazioni, enti o organi coinvolti. Il comma 5, primo periodo, prevede che l'amministrazione, l'ente, l'organo, l'ufficio individuati o i commissari ad acta nominati ai sensi dei commi precedenti, ove strettamente indispensabile per garantire il rispetto del cronoprogramma del progetto, provvedono all'adozione dei relativi atti mediante ordinanza motivata, in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto dei principi generali dell'ordinamento, delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Ai sensi del comma 5, quinto periodo, in caso di esercizio dei poteri sostitutivi relativi ad interventi di tipo edilizio o infrastrutturale, si applicano le previsioni di cui al primo periodo del presente comma, nonché le disposizioni in materia di commissari straordinari di cui

all'art. 4, commi 2 e 3, terzo periodo, del D.L. n. 32/2019 (c.d. decreto “sblocca cantieri”). I periodi terzo e quarto del comma 6 dell'art. 12 del D.L. n. 77/2021 dispongono infine in merito alla definizione dei compensi dei commissari stabilendo che si applicano le procedure e le modalità applicative previste dall'art. 15, commi da 1 a 3, del D.L. n. 98/2011, e che gli eventuali oneri derivanti dalla nomina di Commissari sono a carico dei soggetti attuatori inadempienti sostituiti.

- 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.

Si ricorda che nel testo previgente della L. n. 1158/1971 la nomina di un commissario straordinario era già contemplata dall'art. 5, comma 2, secondo periodo (come sostituito dall'art. 3 del D. Lgs. n. 114/2003), il quale stabiliva che, ove ne ravvisi la necessità, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone al Presidente del Consiglio dei Ministri la nomina di un commissario straordinario ai sensi dell'art. 2, comma 7, del D. Lgs. n. 190/2002 e che il commissario è nominato con le modalità procedurali indicate all'art. 2, comma 7, del medesimo D. Lgs. n. 190/2002. Dal canto suo, l'art. 2, comma 7, del D. Lgs. n. 190/2002 (recante “Attuazione della L. 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”) – disposizione non più in vigore a seguito dell'abrogazione del D.Lgs. n. 190/2002 ad opera del D.Lgs. n. 163/2006 – stabiliva che il Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministri competenti nonché, per le infrastrutture di competenza dei soggetti aggiudicatori regionali, i presidenti delle regioni o province autonome interessate, abilita eventualmente i commissari straordinari ad adottare, con le modalità ed i poteri di cui all'art. 13 del D.L. n. 67/1997, in sostituzione dei soggetti competenti, i provvedimenti e gli atti di qualsiasi natura necessari alla sollecita progettazione, istruttoria, affidamento e realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi.

Nella relazione tecnica, con riferimento all'avvalimento da parte del commissario della struttura tecnica di missione del MIT, viene precisato che quest'ultima “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”.

Comitato scientifico (comma 1, lett. e)

Il **comma 1, lettera e)**, sostituisce il comma 6 dell'art. 4 della L. n. 1158/1971. Il nuovo testo del comma 6 dispone che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si provvede, con oneri a carico

della società concessionaria, alla costituzione di un **Comitato scientifico**, il quale:

- svolge compiti di **consulenza tecnica**, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali;
- opera secondo principi di **autonomia e indipendenza**;
- esprime, in particolare, **parere al Consiglio di amministrazione** della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti;
- è composto da **9 membri**, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza.

Il previgente comma 6, sostituito dalla norma in esame, conteneva disposizioni sostanzialmente sovrapponibili con la sola differenza che il compito di costituire il Comitato scientifico era affidato alla stessa società concessionaria e non, come previsto dalla disposizione in esame, ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sul punto, la relazione illustrativa sottolinea che "l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di provvedere alla costituzione del Comitato" è finalizzata a "valorizzare le prerogative di autonomia e indipendenza del medesimo e consentire che possa esercitare le proprie funzioni secondo imparzialità e terzietà".

Abrogazione (comma 1, lett. f)

Il **comma 1, lettera f)**, dispone infine l'abrogazione del comma 2 dell'art. 5 della L. n. 1158/1971.

Il comma 2 dell'art. 5 della L. n. 1158/1971 disciplinava le attività di vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle attività della società concessionaria e la possibilità di procedere alla nomina di un commissario straordinario (profili, questi, ora disciplinati dai nuovi commi 4 e 5 dell'art. 3-bis della L. n. 1158/1971, come introdotti dall'art. 1 in esame).

Nella relazione illustrativa si segnala che le previsioni di cui alla lettera e), sopra illustrate, "assorbono il contenuto dell'articolo 5, comma secondo, della legge n. 1158/1971, del quale, pertanto, è disposta l'abrogazione".

Articolo 2 **(Rapporto di concessione)**

L'**articolo 2** ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina S.p.A. in considerazione delle modifiche apportate alla *governance* della Società.

In particolare **il 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, la concessione affidata alla Società Stretto di Messina S.p.A.

A tale riguardo è utile ricordare come la legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023) aveva previsto la revoca dello stato di liquidazione della Società Stretto di Messina S.p.A. con effetto dalla data di iscrizione del medesimo decreto nel registro delle imprese. La legge in questione, inoltre, prevedeva la convocazione dell'assemblea dei soci così da procedere, alla nomina degli organi sociali.

Il comma 2, stabilisce che entro il termine di nomina degli organi sociali della Società (termine pari a 30 giorni dalla revoca dello stato di liquidazione 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 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.

Il comma 3, al fine di adeguare la compagine societaria della concessionaria alle disposizioni previste dal decreto in esame, autorizza Anas a cedere al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della Società, libera da vincoli.

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 comma 4, al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della Società, 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 secondo criteri di proporzionalità ai relativi conferimenti finanziari.

In linea con quanto previsto dal comma 4, **il comma 5** dell'articolo in commento, reca alcune modifiche [all'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197](#), che attribuiva analogo compito a RFI e ANAS.

Il comma 6, stabilisce i termini entro i quali 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](#).

Il comma 7 autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze a stipulare con la Società e con i soci un accordo di programma. Il comma in questione, inoltre, autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a stipulare con la Società uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione di concessione.

È utile evidenziare come quanto previsto dal comma 7 si rende necessario in quanto il riavvio dell'attività della Società e delle procedure di progettazione e realizzazione dell'opera comporta la necessità di ridefinire una serie di impegni di natura amministrativa e finanziaria.

Il comma 8, da ultimo, in attuazione di quanto previsto dal comma 7, disciplina il contenuto minimo di tali atti aggiuntivi, stabilendo che essi dovranno prevedere:

- la durata della concessione per la gestione per un periodo di 30 anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera, in continuità con quanto previsto dalla Convenzione di concessione;
- il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera;
- il nuovo piano economico finanziario (PEF) della concessione;

Sono individuati, inoltre, gli elementi minimi che devono comporre il piano economico finanziario (PEF). Si tratta:

- dei fondi destinati alla realizzazione dell'opera, anche attraverso finanziamenti da reperire sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;
- ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio stradale e ferroviario (individuato 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;
- del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riscosso da RFI e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone, funzionale alla copertura dei costi operativi sostenuti da RFI;
- dei costi sostenuti dalla società sino 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;
- della stima dei costi, comprensivi degli eventuali oneri finanziari, per la realizzazione e gestione dell'opera, ivi inclusi i costi derivanti dall'adeguamento del progetto definitivo dell'opera.

Articolo 3 *(Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera)*

L'**articolo 3** dispone che l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF, con l'indicazione del costo stimato, delle risorse disponibili e del fabbisogno residuo (comma 1) e prevede la presentazione di una relazione sul progetto definitivo dell'opera su cui è chiamato ad esprimersi il Consiglio di amministrazione della concessionaria (commi 2 e 3); al termine del procedimento di approvazione della relazione da parte della società concessionaria, ha luogo la conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo e sulla relazione in questione (commi 4 e 5). Si specificano, inoltre, le modalità procedurali per la valutazione d'impatto ambientale sul progetto definitivo (comma 6) e si indicano, altresì, gli atti e i documenti sottoposti all'approvazione del CIPESS (comma 7) e gli esiti derivanti dalla determinazione conclusiva del CIPESS, in materia di pianificazione urbanistica ed espropriazione (commi 8 e 9), di cantierizzazione dell'opera, e di approvazione del progetto esecutivo (commi 10 e 11).

Inserimento dell'opera nell'allegato infrastrutture al DEF (comma 1)

In base al **comma 1** dell'articolo in esame, l'opera è **inserita nell'Allegato infrastrutture del DEF** (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.

La previsione dell'inserimento dell'opera nell'Allegato infrastrutture al DEF appare coerente con la nuova disciplina in materia di programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale dettata dall'art. 39 del D. Lgs. n. 36/2023 (nuovo Codice dei contratti pubblici), il quale dispone che il Governo qualifica una infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale con delibera del Consiglio dei ministri, in considerazione del rendimento infrastrutturale, dei costi, degli obiettivi e dei tempi di realizzazione dell'opera, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni al Governo, sentiti i Ministri competenti, e prevede che

l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è inserito nel Documento di economia e finanza.

Lo stesso comma dispone che tale inserimento avviene in coerenza con quanto previsto dall'art. 1, comma 487, della legge di bilancio 2023 (L. 197/2022), che ha qualificato l'opera in questione come “**prioritaria e di preminente interesse nazionale**”.

Il richiamato comma 487, al fine di rilanciare l'economia del Paese attraverso il completamento della rete infrastrutturale primaria e di contribuire agli obiettivi dell'Unione europea in materia di rete transeuropea dei trasporti, ha disposto che il collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente ed opere connesse è opera prioritaria e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158 (che già aveva stabilito, in precedenza, il preminente interesse nazionale dell'opera in questione). Lo stesso comma ha altresì stabilito che, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera sono reiterati, ad ogni effetto di legge, i vincoli imposti con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera e successivamente prorogati.

Relazione sul progetto definitivo dell'opera (commi 2 e 3)

Il **comma 2** dispone che il progetto definitivo dell'opera – redatto ai sensi del D.Lgs. 190/2002 e 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 (primo periodo del comma 2);
- che deve indicare le **ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo** al fine di adeguarlo (secondo periodo del comma 2):
 - a) alle norme tecniche di costruzione NTC2018 (approvate con il D.M. 17 gennaio 2018) 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'art. 4, comma 6, della legge n. 1158/1971 sul

progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.

Il comma 6 dell'art. 4 della legge n. 1158/1971 dispone, tra l'altro, che "la società concessionaria provvede alla costituzione, con oneri a proprio carico, di un Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato scientifico rende, in particolare, parere al consiglio di amministrazione della Società, in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera ed alle varianti" (sul punto si rinvia alla scheda di lettura sull'art. 1).

Il **comma 3** dispone che la relazione sul progetto definitivo – 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'art. 4, comma 6, della L. 1158/1971 (come sostituito dall'articolo 1 del decreto in esame), **si esprime entro i successivi 30 giorni**.

Conferenza di servizi sul progetto definitivo e sulla relazione al progetto (commi 4 e 5)

I commi 4 e 5 disciplinano lo svolgimento di una Conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo e sulla relazione al progetto approvata (secondo quanto previsto dal comma 3) dal Consiglio di amministrazione.

Il **comma 4** prevede che – una volta che la relazione è stata approvata dal Consiglio di amministrazione – la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione:

- 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.
- all'**autorità competente ai fini della VIA** (valutazione di impatto ambientale), che si svolge nei tempi e con le modalità previsti dal comma 6. Il comma 4 precisa inoltre che il progetto e la relazione devono essere trasmessi, all'autorità competente per la VIA, unitamente alla documentazione di cui all'art. 23, comma 1, del D.Lgs. 152/2006, ad eccezione di quella prevista dalla lettera g) del medesimo articolo.

L'art. 23, comma 1, del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006) prevede che l'istanza di VIA (che il proponente è tenuto a presentare all'autorità competente in formato elettronico) si compone della seguente documentazione:

- a) il progetto di fattibilità o, ove disponibile, il progetto definitivo;

- b) lo studio di impatto ambientale;
- c) la sintesi non tecnica;
- d) le informazioni sugli eventuali impatti transfrontalieri del progetto;
- e) l'avviso al pubblico;
- f) copia della ricevuta di avvenuto pagamento del contributo istruttorio;
- g) i risultati della procedura di dibattito pubblico eventualmente svolta;
- g-bis) la relazione paesaggistica o la relazione paesaggistica semplificata.

Il **comma 5** prevede che la conferenza di servizi di cui trattasi ha **finalità istruttorie** e ad essa **non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge n. 241/1990**.

Le successive disposizioni recate dal comma 5 recano la disciplina derogatoria volta a regolare la conferenza di servizi in questione.

In particolare, viene previsto che con la convocazione della conferenza di cui trattasi sono trasmessi gli **atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza di servizi indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del D.Lgs. 190/2002**.

Si ricorda che con il D.Lgs. 190/2002 è stata dettata la disciplina attuativa della c.d. legge obiettivo (443/2001) per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale (c.d. grandi opere). Tale decreto è stato poi abrogato dal Codice degli appalti del 2006 (D.Lgs. 163/2006) a sua volta abrogato e sostituito dal Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 50/2016, a sua volta abrogato e sostituito (a far data dal 1° luglio 2023) dal D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36.

L'articolo 4, comma 3, dell'abrogato D.Lgs. 190/2002, disponeva che il progetto definitivo delle c.d. grandi opere fosse trasmesso a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE e a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti e che le pubbliche amministrazioni competenti ed i gestori di opere interferenti potessero presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo 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". Lo stesso comma stabiliva che le citate proposte e richieste fossero acquisite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a mezzo di apposita Conferenza di servizi avente (in base al disposto del successivo comma 4) finalità istruttorie.

Nella [scheda opera n. 65 "Ponte sullo Stretto"](#) contenuta nella banca dati SILOS (curata dal Servizio studi della Camera in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca CRESME) viene ricordato che "a fine novembre 2011 si è conclusa la conferenza di servizi avente finalità istruttorie delle proposte e richieste pervenute da parte delle amministrazioni competenti e dei gestori di opere interferenti in merito al progetto definitivo dell'opera".

Nella relazione illustrativa al decreto in esame viene ricordato che “nel 2011 il procedimento di approvazione del progetto definitivo era sostanzialmente concluso in quanto tutti i pareri e le previste autorizzazioni erano state ottenute, 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 ("CTVA"), nonostante 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 ottenuta nel 2003, con l'approvazione del progetto preliminare)”.

Si ricorda in proposito l'espressione della Commissione VIA-VAS sul progetto definitivo con il [parere n. 1185 del 15 marzo 2013](#).

La conferenza di servizi 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.

Tali valutazioni istruttorie sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle “ulteriori prescrizioni” previste dal secondo periodo del comma 2.

Sui contenuti progettuali non interessati da tali “ulteriori prescrizioni” sono **fatte salve le osservazioni, le proposte** di adeguamento, le richieste di prescrizioni o varianti migliorative **acquisite nella conferenza indetta ai sensi del D.Lgs. 190/2002**, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti che non si siano già espresse di sottoporre alla conferenza di servizi in questione, 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'art. 48, comma 5-ter, del D.L. 77/2021.

L'articolo 48, comma 5-ter, del D.L. 77/2021, disciplina le procedure da seguire in base alle risultanze (positive o negative) della valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico (di cui all'art. 25, comma 3, del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 50/2016).

La **conclusione della conferenza** deve avvenire entro il termine previsto dal quinto periodo del comma 6 per la conclusione del

procedimento di VIA (vale a dire 90 giorni dalla ricezione della documentazione).

Decorso tale termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7, cioè a trasmettere gli atti (progetto definitivo e altri documenti previsti dal medesimo comma 7) al CIPESS per l'approvazione.

Valutazione d'impatto ambientale sul progetto definitivo (comma 6)

Il **comma 6** dispone che l'autorità competente provvede, in merito alla **valutazione di impatto ambientale**, con le modalità previste per i progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul Fondo nazionale complementare (PNC), nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), disposte dall'art. 8, comma 2-bis, del Codice dell'ambiente (decreto legislativo n. 152 del 2006, vedi *infra*).

La prevista **valutazione d'impatto ambientale** è circoscritta ai **contenuti progettuali interessati dalle ulteriori prescrizioni**, indicate al comma 2, secondo periodo del provvedimento in esame, che devono integrare la relazione del progettista sul progetto definitivo approvato il 29 luglio 2011, da sviluppare nella redazione del successivo progetto esecutivo.

Si specifica, inoltre, che la valutazione d'impatto ambientale sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata, in particolare, agli aspetti che **non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative** nel procedimento attivato sul richiamato progetto definitivo, redatto in base alle norme dettate dal decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi.

In sintesi, l'integrazione prevista dovrà riguardare, tra le altre cose, la normativa tecnica ([Norme tecniche sulle costruzioni del 2018](#), che incorporano prescrizioni sulla risposta sismica), le norme di sicurezza e le norme sulla compatibilità ambientale e saranno, inoltre, indicati gli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo di materiali da costruzione (per approfondire, vedi *supra* il commento al comma 2).

Il progetto definitivo riguardante il ponte sullo stretto di Messina è stato approvato il 29 luglio 2011 dalla Società "Stretto di Messina" S.p.A.

Per approfondire i dati storici ed economici del progetto riguardante il ponte si rinvia alla descrizione contenuta nella [scheda n. 65](#) del Sistema informativo legge opere strategiche (SILOS)

Il richiamato D.Lgs. 190/2002, abrogato dall'art. 256 dell'ex Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 163/2006), ha attuato la legge delega 443/2001 (cd. Legge obiettivo), per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti

produttivi strategici e di interesse nazionale, a sua volta abrogata dal Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 50/2016, ora abrogato (a far data dal 1° luglio 2023) dal nuovo Codice (D.Lgs. 36/2023).

Si ricorda che il Ponte sullo Stretto di Messina è opera strategica già inserita negli strumenti di programmazione previsti dalla c.d. legge obiettivo prima e dal D.Lgs. 163/2006 poi; pertanto, ai sensi dell'art. 225, commi 10 e 11, del nuovo Codice contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), a tale opera si applica la disciplina speciale da essi richiamata.

In particolare, il citato comma 10 dispone che “per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'articolo 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'articolo 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006”. Il successivo comma 11 dispone che “le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti”.

L'autorità competente può richiedere, nel corso del procedimento, **una sola volta integrazioni documentali o istruttorie**, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione.

Si specifica altresì che il **procedimento di valutazione d'impatto ambientale ha rilevanza prioritaria** rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità.

In ogni caso, tale **procedimento deve essere concluso nel termine di novanta giorni** dalla ricezione della documentazione e gli esiti della valutazione devono essere trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT).

L'art. 8, comma 2-*bis*, del Codice dell'ambiente (D. L.gs. 152/2006) ha istituito per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, individuati nell'allegato I-*bis* al Codice, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica, che opera secondo le modalità previste per lo svolgimento della VIA, che prevedono,

principalmente, una consultazione pubblica preventiva, la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale, ed un provvedimento unico comprensivo delle autorizzazioni ambientali necessarie.

Approvazione adottata dal CIPESS (comma 7)

In primo luogo, il **comma 7** prevede una **verifica** del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** sulla compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi prevista al comma 5, anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale.

In secondo luogo, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (di seguito **CIPESS**), **approva i seguenti atti e documenti** trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- a) osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e **ritenute assentibili** dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) **eventuali prescrizioni** formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;
- c) **progetto definitivo** e la relazione integrata del progettista;
- d) il **piano economico-finanziario**;
- e) la relazione istruttoria del MIT che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.

Esiti derivanti dall'approvazione del CIPESS (commi 8-11)

Il **comma 8** prevede che l'**approvazione** adottata dal **CIPESS**, con il voto favorevole della maggioranza dei suoi 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.

Il **comma 9** prevede l'applicazione alla **determinazione conclusiva del CIPESS** delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 5-quater, quinto, sesto e settimo periodo, del D.L. n. 77/2021, volte a semplificare le procedure per l'affidamento dei contratti pubblici del PNRR e del PNC.

In particolare, per effetto di quanto previsto dal richiamato articolo 48, comma 5-quater, quinto, sesto e settimo periodo del D.L. 77/2021 (come modificato dall'art. 14, comma 1, lett. d), n. 2), del D.L. 13/2023 in corso di conversione in legge) la **determinazione conclusiva** del CIPESS:

- perfeziona, ad ogni fine **urbanistico ed edilizio**, l'**intesa tra Stato e regione** o provincia autonoma, in ordine alla **localizzazione dell'opera**;
- ha effetto di **variante degli strumenti urbanistici vigenti**;

- comprende i **titoli abilitativi** rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita;
- **assoggetta l'area a vincolo preordinato all'esproprio**;
- obbliga gli enti locali a provvedere alle necessarie misure di **salvaguardia delle aree interessate** e delle relative fasce di rispetto, vietando l'autorizzazione d'interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

Il comma 9 applica inoltre alle **procedure di espropriazione** quanto stabilito dall'articolo 14, commi 6 e 7 del D.L. 13/2023, che prevedono, rispettivamente, **la riduzione a metà dei termini previsti** per l'espletamento di tali procedure, con l'eccezione del termine di cinque anni riguardante il vincolo preordinato all'esproprio, e - in caso di emissione di decreto di occupazione d'urgenza preordinata all'espropriazione delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi - **la redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso** anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli altri enti territoriali interessati.

Il **comma 10** autorizza, in seguito all'adozione della determinazione conclusiva del CIPRESS, le **prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera**, definite nel programma anticipato di opere e servizi predisposto dalla società concessionaria, ai sensi dell'art. 4, comma 2, lettera d) del provvedimento in esame (alla cui scheda di lettura si rinvia).

Il **comma 11** prevede che il consiglio di amministrazione della società concessionaria approvi il **progetto esecutivo**, come indicato dall'art. 4, comma 3, della L. n. 1158/1971.

Articolo 4 *(Disposizioni finali)*

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.

L'articolo, al **comma 1**, **abroga l'articolo 9 della legge n. 1158 del 1971**, al fine di coordinare detta disciplina con le modifiche introdotte dal presente decreto.

Si ricorda, difatti, che in virtù di tale disposizione l'allora Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e ANAS S.p.a. venivano autorizzate ad assumere partecipazioni azionarie, fino a concorrenza della somma di due miliardi e cinquecento milioni di lire, della società per azioni cui veniva affidato lo studio, la progettazione e la costruzione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente.

Il successivo **comma 2** sopprime, al successivo [articolo 10 della legge n. 1158/1971](#), le parole *“In sede di prima applicazione del disposto di cui all'articolo 2, secondo comma, della presente legge”*.

La ragione si rinviene nel fatto che **l'articolo 1, lettera b), punto 1)**, modificando il citato articolo 2, secondo comma (che reca la disciplina dell'atto costitutivo e dello statuto della Società concessionaria), ridefinisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo della società concessionaria.

Il **comma 3** dispone che la società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, attraverso la **stipulazione di atti aggiuntivi**, possano manifestare la volontà che **ciascun contratto tra quelli 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, **acquisisca nuovamente efficacia** a seguito dalla delibera di approvazione del progetto definitivo, adottata ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, **e subordinatamente alla definizione** delle seguenti rinunce:

- a) la **rinuncia**, da parte del contraente generale, degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa, delle **azioni e domande**, a qualunque titolo dedotte **nei giudizi pendenti** o comunque 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 valere come definitiva abdicazione di ogni diritto e pretesa maturata;

- b) la rinuncia**, da parte dei medesimi soggetti, a tutte le **ulteriori pretese azionabili in futuro** a qualsiasi titolo, in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula dei predetti atti aggiuntivi e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla loro sottoscrizione.

Al fine di **determinare il contenuto** dei predetti **atti aggiuntivi**, il **comma 4** prevede che, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la società concessionaria sia autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale **atti negoziali non onerosi** 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.

Il **comma 5** prevede che agli **atti** di cui ai commi 3 e 4, adottati conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, **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 delle relative norme di attuazione.

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 e l'equilibrio sinallagmatico dei contratti medesimi.

In base a quanto previsto dal **comma 6**, i **costi sostenuti** dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni finalizzate alla realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, vanno considerati nell'**aggiornamento del piano economico finanziario (PEF)** della **concessione**.

Il **comma 7** prevede che in sede di aggiornamento del **contratto di programma con RFI** e di sottoscrizione del nuovo contratto con **ANAS** vengano **individuate** le **opere complementari** e di **adduzione** funzionali all'operatività dell'opera, dichiarandole di carattere prioritario.

Il **comma 8** riconosce alla società concessionaria la facoltà di **avvalersi del personale di RFI e ANAS**, in regime di distacco ai sensi [dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 276 del 2003](#) e nel limite massimo di cento unità, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto. Ai fini dell'individuazione delle unità di personale e della 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 predetti soggetti. Si specifica, altresì, che il **trattamento economico** fondamentale e accessorio del personale in regime di distacco è posto **a carico della società concessionaria**.

Il **comma 9** prevede la **copertura finanziaria** per le **operazioni di cessione** delle quote di partecipazione al capitale sociale della società concessionaria da **Anas** al **Ministero dell'economia e delle finanze**, di cui all'articolo 2, comma 3, del presente decreto.

In particolare, si prevede che a tali oneri si provveda nel limite massimo di 320 milioni di euro 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.

Articolo 5
(Entrata in vigore)

L'**articolo 5** dispone che il decreto-legge entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*. Il decreto-legge è dunque vigente dal **1° aprile 2023**.

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione del presente decreto, quest'ultima legge (insieme con le modifiche apportate al decreto in sede di conversione) entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

