

STRETTO DI MESSINA S.P.A.

RELAZIONE

per Audizione informale di Lunedì 17 Aprile 2023 - Camera dei Deputati

Commissioni Riunite

Ambiente, Territorio e Lavori pubblici (VIII)

e

Trasporti, Poste e Telecomunicazioni (IX)

nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 35 del 31.03.2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C. 1067 Governo)



INDICE

1)	La situazione della Stretto di Messina S.p.A. prima della messa in liquidazione nel 2013	pag. 03
2)	La messa in liquidazione di SdM nel 2013 e la caducazione di tutti i contratti	pag. 07
3)	I contenziosi promossi da Eurolink e Parsons	pag. 12
4)	I costi di investimento per l'Opera sostenuti da SdM	pag. 15
5)	Le nuove norme per la ripresa delle attività di realizzazione dell'Opera La Legge 29.12.2022, n. 197 – art. 1, commi da n. 487 a n. 493	pag. 16
6)	Il Decreto Legge 31.03.2023, n. 35 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria"	pag. 19
7)	I prossimi adempimenti del Commissario straordinario di cui all'art. 1 comma 491 della legge 197/2022 fino alla nomina degli organi sociali	pag. 28

**La situazione della Stretto di Messina S.p.A. prima della messa in liquidazione nel 2013****1a) L'inquadramento della società**

La “Stretto di Messina S.p.A.” (SdM) è stata costituita nel 1981, **ai sensi della legge 17 dicembre 1971 n. 1158**, quale **Concessionaria di Stato** per lo studio, la progettazione e la realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché per la gestione e manutenzione del collegamento viario.

L'Ente Concedente era il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, ai sensi dell'art. 5 della Legge 1158/1971 (come modificato dal D.Lgs. 114/2003).

Sempre ai sensi della Legge 1158/1971, SdM veniva qualificata “**Organismo di diritto pubblico**” e altresì autorizzata 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”.

Gli Azionisti - individuati ai sensi della Legge 1158/1971 - erano (e sono rimasti invariati anche dopo la messa in liquidazione e fino al D.L. 35/2023): **Anas S.p.A.** (81,848%); **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (13%); **Regione Calabria** (2,576%); **Regione Siciliana** (2,576%).

Il **modello di governance** adottato quale società per azioni era c.d. tradizionale caratterizzato dalla presenza del Consiglio di Amministrazione per la gestione societaria e del Collegio Sindacale per l'attività ai sensi dell'art. 2403 e seguenti del Codice civile, con esclusione del controllo contabile (attribuito alla società di revisione).

Quanto al CdA, la Legge speciale 1158/1971 (nel testo previgente al D.L. 35/2023) fissava il numero dei componenti in undici, prevedendo la nomina di quattro amministratori da parte degli azionisti, la nomina di sei amministratori, di cui tre designati dal MIT, deliberata dall'assemblea e la nomina del Presidente effettuata con DPCM.

Quanto al Collegio Sindacale, la Legge speciale 1158/1971 (nel testo previgente al D.L. 35/2023) prevedeva la nomina di due sindaci effettivi da parte di due azionisti, la nomina di un sindaco effettivo e di due supplenti deliberata dall'assemblea.

La società di revisione esercita le **attività di revisione legale dei conti** di cui agli articoli 2409-bis e seguenti del Codice civile e del D.Lgs. 39/2010.

Per quanto riguarda le **normative di interesse**, SdM si è conformata, tenendo conto del proprio inquadramento societario, alle disposizioni in **materia di trasparenza** (D. Lgs. 33/2013) e **di prevenzione della corruzione** (Legge 190/2012) ove applicabili, nonché in **materia di responsabilità amministrativa** degli enti (D. Lgs. 231/2001) adottando il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ed il Codice Etico.



Ai sensi della Legge 1158/1971, SdM aveva costituito, con oneri a proprio carico, un **Comitato scientifico** composto da nove membri scelti – d’intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza, chiamato a svolgere compiti di consulenza tecnica anche ai fini della definizione e dell’indirizzo delle attività tecniche progettuali ed in particolare per rendere parere al Consiglio di Amministrazione in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell’Opera ed alle varianti.

1b) Principali soggetti coinvolti nella progettazione e realizzazione dell’Opera

Con **bando** pubblicato sulla GURI n. 88 del 15 aprile 2004 e sulla GUCE n. S75 del 16 aprile 2004 **SdM** ha indetto la **gara ad evidenza pubblica secondo la disciplina comunitaria per l’affidamento a Contraente Generale** – ai sensi del D.lgs. n. 190/2002 e del D.lgs. n. 114/2003 – 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.

La gara veniva aggiudicata ad un raggruppamento temporaneo di imprese con mandataria Impregilo S.p.A. e il contratto veniva sottoscritto il 27 marzo 2006.

Nel maggio 2006 veniva costituita, ai sensi dell’art. 9, c. 10, del D.Leg.vo n. 190 del 2002, la **società di progetto Eurolink S.c.p.A.**, partecipata dalle seguenti società, oltre ad Impregilo mandataria:

- Sacyr S.A. (Spagna)
- Società Italiana Per Condotte D’Acqua Spa
- Cooperativa Muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna
- Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd. (Giappone)
- A.C.I. S.c.p.A. - Consorzio Stabile.

SdM aveva nel frattempo **bandito anche una ulteriore gara internazionale per l’affidamento dei servizi di “Project Management Consulting”** per espletare le attività di verifica e controllo sulle prestazioni da rendere dal Contraente Generale sia nella fase di progettazione che di realizzazione dell’Opera. Tale gara veniva aggiudicata alla società americana **Parsons Transportation Group Inc.** con sede a Washington (di seguito “Parsons” o “PMC”) ed il **contratto veniva sottoscritto il 16 gennaio 2006.**

Considerando la rilevanza degli aspetti socio-ambientali legati alla realizzazione del Ponte, SdM aveva previsto, inoltre, **un’ampia attività di Monitoraggio Ambientale, Territoriale e Sociale per la fase ante operam, di costruzione e di esercizio (post operam) dell’Opera.**

Con **bando** pubblicato sulla GURI il 30 giugno 2005 e sulla GUCE il 1 luglio 2005, la Società **espletava una gara pubblica per l’affidamento dei servizi di Monitoraggio Ambientale, Territoriale e Sociale** di cui risultava aggiudicataria l’Associazione Temporanea d’Imprese costituita da **Fenice S.p.A.** (mandataria) – Agriconsulting S.p.A. - Nautilus Soc. Coop. - GFK Eurisko S.r.l. - Theolab S.r.l. (di seguito il “il Monitore Ambientale”) ed in **data 7 aprile 2006 veniva sottoscritto il relativo contratto.**



1c) Il fermo del Progetto conseguente alle elezioni politiche del 2006

Successivamente alla sottoscrizione dei predetti Contratti, **intervenivano però nuove elezioni politiche generali e il Governo nonché il Parlamento ritenevano non più prioritaria la realizzazione del Ponte.**

In considerazione del nuovo indirizzo politico, **SdM comunicava ai suddetti contraenti che non avrebbe dato avvio ai contratti che** di conseguenza venivano sospesi.

1d) Il riavvio delle attività a seguito delle nuove elezioni politiche del 2008

Il Parlamento eletto con **le successive elezioni politiche generali del 2008**, e l'Autorità di Governo costituita, ritornava sulle decisioni assunte nel 2006, **riaffermando la natura prioritaria dell'Opera.**

In attuazione degli indirizzi ricevuti dall'Autorità di Governo, SdM, quindi, riavviava i contratti (che erano rimasti validi ed efficaci nel lungo periodo di fermo del Progetto) **con Eurolink e con Parsons per definire le modalità di ripresa delle attività.**

1e) L'elaborazione del Progetto Definitivo e istruttoria per il CIPE

Il Contraente Generale Eurolink dava corso alla predisposizione del Progetto Definitivo dell'Opera, tenendo conto delle normative tecniche sopravvenute nonché delle varianti disposte anche per recepire le istanze avanzate dagli Enti Locali interessati, il cui recepimento nel Progetto era stato espressamente autorizzato dal MIT con lettera del 25 febbraio 2010 (prot. 8140) in risposta alle note del 15 gennaio (prot. n. 15) e del 5 febbraio 2010, (prot. n. 84). **Il 20 dicembre 2010 il Contraente Generale consegnava il Progetto Definitivo a SdM** che ha svolto l'istruttoria per la relativa approvazione.

In data 29 luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione della SdM, in forza delle attestazioni intervenute e del parere favorevole reso dal Comitato scientifico costituito ai sensi della legge 1158/1971, **ha approvato il progetto definitivo del Ponte, comprensivo delle nuove opere richieste degli Enti locali.**

Nel mese di settembre 2011 SdM ha quindi trasmesso al MIT e alle altre Amministrazioni competenti il Progetto Definitivo dell'Opera per l'avvio dell'iter approvativo previsto dal Codice dei Contratti Pubblici per le infrastrutture strategiche d'interesse nazionale.

A marzo 2013 il procedimento di approvazione del Progetto Definitivo era sostanzialmente concluso in quanto tutti 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).

1f) La “Variante di Cannitello”

Con **Delibera n. 77 del 31.07.2009**, il CIPE aveva individuato SdM quale soggetto aggiudicatore, in luogo di RFI, dei lavori relativi alla **“Variante di Cannitello”**, in quanto l'intervento era connesso e complementare al progetto Ponte sullo Stretto.

I lavori del suddetto intervento, dotato di copertura finanziaria, sono stati quindi eseguiti, ed ultimati nel 2012, dal Contraente Generale Eurolink e consegnati per l'esercizio a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che, con **Delibera CIPE del 1° agosto 2014**, è tornata “soggetto aggiudicatore” per l'esecuzione delle opere di completamento di mitigazione ambientale e di rifacimento del lungomare.

Per quanto riguarda i costi sostenuti da SdM per l'intervento – già liquidato al Contraente Generale – la relativa copertura finanziaria era prevista **per euro 19 milioni dalla Delibera CIPE n. 83 del 29.03.2006**, con cui era stato approvato il progetto definitivo della “Variante ferroviaria di Cannitello” redatto da “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.” (all'epoca soggetto aggiudicatore, poi sostituito da SdM su Delibera del CIPE n. 77 del 31.07.2009).

Successivamente con la **Delibera CIPE n. 121 del 17.12.2009** è stato elevato il limite di spesa previsto per la realizzazione della Variante **ad Euro 26 milioni** (esclusi gli interessi), garantendo la copertura del finanziamento dell'opera con assegnazione a SdM di ulteriori Euro 7 milioni mediante imputazione alle risorse del FAS (ora FSC: Fondo per lo Sviluppo e la Coesione) definendo in Euro 23 milioni il costo di esecuzione della Variante ed in Euro 3 milioni i costi di progettazione e di allaccio da effettuare a cura di RFI. Tale ulteriore stanziamento di Euro 7 milioni è stato confermato dal CIPE con successiva Delibera n. 6 del 20.01.2012.

A fronte delle rendicontazioni dei costi presentate da SdM per l'importo complessivo di euro 20.393.584,77, il **MIT ha erogato a SdM l'importo di euro 18.689.000,00** (corrispondente a n. 11 quote annuali, e precisamente dal 2007 al 2017, di € 1.699.000,00 ciascuna, come previsto dalla Delibera CIPE n. 83/2006).

Per quanto attiene alla quota residua di contributo non ancora erogata a SdM per euro 1.704.584,77, occorre tener presente che una parte di tale quota dovrà essere erogata mediante assegnazione di un ulteriore contributo specifico da parte del MIT. Ciò in quanto la Delibera CIPE n. 28 del 1° agosto 2014 ha destinato il contributo di 7 milioni di euro di cui alla Delibera CIPE n. 121/2009 a “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.” individuata quale nuovo soggetto aggiudicatore.

SdM, al fine di ottenere la totale copertura dei costi sostenuti per la realizzazione della Variante di Cannitello, ha rappresentato la suddetta situazione al **MIT che non ha dato riscontro**.

**La messa in liquidazione di SdM nel 2013 e la caducazione di tutti i contratti****2a) Le disposizioni previste dall'art 34 decies del Decreto Legge 18.10.2012, n. 179 (convertito con modificazioni dalla Legge 17.12.2012, n. 221)**

Il **quadro normativo di riferimento** per SdM veniva interessato a fine 2012 dall'emanazione di un nuovo percorso procedimentale previsto dalle disposizioni contenute nell'art. 34 *decies* della legge 221 del 17 dicembre 2012 (entrata in vigore il 19 dicembre 2012) di conversione del D.L. n. 179 del 18 ottobre 2012. In tale articolo venivano recepite, con alcune modifiche, le medesime norme già contenute nell'art. 1 del D.L. 187 del 2 novembre 2012 (in vigore dalla stessa data) che non è stato convertito ed i cui effetti e rapporti giuridici sono stati comunque dichiarati validi e fatti salvi dall'art. 1, comma 2, della citata legge 221/2012.

L'emanazione di tali nuove disposizioni era motivata dalla necessità di contenimento della spesa pubblica, vista anche la sfavorevole congiuntura economica internazionale, ed era finalizzata ad introdurre speciali procedure per verificare la sostenibilità del piano economico-finanziario dell'Opera, considerata l'allora condizione di tensione dei mercati finanziari internazionali.

Le procedure previste dall'art. 34*decies* **non trovarono attuazione entro il termine perentorio del 1° marzo 2013** causando la **caducazione – ex lege – di ogni rapporto contrattuale e convenzionale stipulato da SdM** con l'ulteriore messa in liquidazione della stessa.

2b) La caducazione dei contratti

Sono quindi caducati ex lege tutti gli atti che regolavano i rapporti di concessione, le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla Stretto di Messina S.p.A., quali in particolare:

- il rapporto concessorio con il MIT, basato sulla Convenzione stipulata ai sensi della legge 1158/1971 (e s.m.i.) in data 30 dicembre 2003, all'indomani dell'approvazione del Progetto Preliminare dell'Opera da parte del CIPE con delibera n. 66 del 1° agosto 2003 (registrata in data 15 ottobre 2003 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 5 novembre 2003, n. 257) recante "Primo programma delle opere strategiche – Legge n. 443/2001 – Ponte sullo stretto di Messina". Con detta delibera veniva inoltre accertata la compatibilità ambientale dell'Opera perfezionandosi l'intesa Stato-Regioni sulla sua localizzazione e dando luogo all'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati. Tali vincoli preordinati agli espropri sugli immobili interessati dalla realizzazione del <<Ponte sullo Stretto di Messina>> venivano poi reiterati con Delibera del CIPE n. 91 del 30 settembre 2008 (registrata in data 22 ottobre 2008 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 4 novembre 2008 n. 258) recante: "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Ponte sullo stretto di Messina. (CUP C11H03000080003) Rinnovo vincolo preordinato all'esproprio".



Detta Convenzione, integrata con un primo Addendum del 25 febbraio 2004, è stata aggiornata con un Atto Aggiuntivo sottoscritto il 30 novembre 2009 – corredato dal nuovo Piano economico finanziario dell'Opera che aggiornava quello allegato alla Convenzione del 30 dicembre 2003 – che è stato approvato dall'articolo 2, comma 205, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191;

- **il rapporto con il Contraente Generale Eurolink S.c.p.A.**, basato sul contratto di affidamento della “progettazione definitiva ed esecutiva e realizzazione con qualsiasi mezzo dell’attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sul versante Calabria e Sicilia, comprensivo di tutte le attività correlate” (in breve Opera), sottoscritto in data 24 marzo 2006 con l’ATI con mandataria Impregilo e mandanti Sacyr S.A., Società Italiana per Condotte d’Acqua S.p.A., Cooperativa Muratori e Cementisti C.M.C. di Ravenna Soc. Coop. a r.l., Ishikawajima – Harima Heavy Industries Co. LTd. Argo Costruzioni Infrastrutture S.C.p.A. Consorzio Stabile S.C.p.A. (e successivi Atti aggiuntivi);
- **il rapporto con il PMC Parsons Transportation Group Inc.**, basato sul contratto per l’affidamento dei servizi di Project Management Consulting stipulato in data 16 gennaio 2006 (e successivi Atti aggiuntivi);
- **il rapporto con il Monitore Ambientale, ATI-Fenice**, (mandataria Fenice S.p.A. e mandanti Agriconsulting S.p.A., GfK Eurisko S.r.l., Nautilus Società Cooperativa, Theolab S.p.A.), basato sul contratto per l’affidamento dei servizi di Monitoraggio Ambientale, Territoriale e Sociale per la fase “ante operam”, di costruzione “in opera” e di esercizio “post operam” (in breve Monitore Ambientale) stipulato in data 7 aprile 2006 (e successivi Atti aggiuntivi).

2c) La messa in liquidazione di SdM e la gestione del Commissario Liquidatore

Con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 15 aprile 2013 di messa in liquidazione è stato nominato Commissario Liquidatore il Prof. Vincenzo Fortunato, entrato in carica il 14 maggio 2013.

Contestualmente sono cessati gli Amministratori che hanno eseguito il c.d. “passaggio delle consegne” al Commissario Liquidatore, secondo modalità e termini previsti dalle norme del codice civile in quanto compatibili (art. 2487bis c.c.) nonché dal principio contabile “OIC 5 - Bilanci di liquidazione”, mantenendo il potere di gestione della Società, seppure ai soli fini della conservazione dell’integrità e del valore del patrimonio sociale.

Non è invece cessato il Collegio Sindacale, organo che permane anche nel corso della procedura di liquidazione societaria e **attualmente è stato nominato, per gli esercizi 2022, 2023 e 2024**, nell’Assemblea del 12 ottobre 2022.

Anche la compagine azionaria – fino al DL 35/2023 – è rimasta invariata.

All’apertura della liquidazione, sono state emanate, **con Atto Interministeriale del MEF e del MIT del 12 settembre 2013**, le **linee guida** per la liquidazione della SdM, di seguito riportate.



1. Le linee guida della liquidazione della Stretto di Messina S.p.A. sono improntate ad economicità, efficacia ed efficienza nonché alla salvaguardia e alla migliore valorizzazione e realizzazione delle attività, nell'ambito del Piano di liquidazione che sarà approvato ed eventualmente aggiornato dall'assemblea degli Azionisti ai sensi di legge.
2. A decorrere dalla data di ricevimento del presente atto la società Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione, d'intesa con la propria controllante A.N.A.S. S.p.A., definisce, entro 30 giorni un apposito Programma, che concorrerà alla formazione del Piano di Liquidazione, per il passaggio del proprio personale ad A.N.A.S. S.p.A. o a sue società controllate. Trattandosi di trasferimenti infragruppo non operano i limiti di cui agli articoli 9, commi 5 e 29, del decreto legge n. 78/2010 e art. 14, comma 1, lett. a) del decreto legge n. 95/2012 convertito dalla legge n. 135/2012.
3. Al fine di preservare il valore dell'investimento effettuato nel Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto iscritto nell'attivo patrimoniale della Stretto di Messina S.p.A., nonché al fine del suo miglior realizzo, la società Stretto di Messina S.p.A. adotta idonee misure di conservazione e protezione digitale, fisica e logica, dei dati di ogni natura (elaborati relativi al Progetto, studi, pareri, documentazione legale, tecnica e amministrativa, contenuti multimediali, ecc.) assicurandone una adeguata strutturazione e classificazione nonché la loro concreta potenziale fruibilità.
4. Stretto di Messina S.p.A. adotta le misure ritenute più idonee per tutelare la propria posizione giuridica nei contenziosi attivi e passivi.

Anche sulla base di tali linee guida, il Commissario Liquidatore ha predisposto il "Piano di Liquidazione" concernente i criteri di svolgimento della liquidazione ai sensi dell'art. 2487, comma 1, lettera c) del Codice civile, sottoposto all'Assemblea Straordinaria degli Azionisti, che lo ha approvato nella riunione del 12 novembre 2013.

In tale contesto la **gestione liquidatoria è stata quindi svolta ponendo in essere tutte le operazioni di "dismissione"**, procedendo ad interrompere ogni attività e prestazione che era stata prevista e/o formalizzata nell'ambito del programma concessorio di realizzazione dell'Opera.

Su tutte le attività svolte, il **Commissario Liquidatore ha via via riferito** nei Bilanci intermedi di liquidazione, predisposti per ogni esercizio e rispettivamente **approvati dall'Assemblea degli Azionisti**, dando costante **informativa anche alle Autorità istituzionali di riferimento**.

Si richiamano in particolare la cessione di tutti i rapporti di lavoro ad Anas S.p.A., utilizzando per la liquidazione risorse in distacco, rimodulate nel tempo; la chiusura degli uffici locali e la riduzione degli spazi della sede di Roma (sublocati da Anas S.p.A. nell'edificio di via Marsala n. 27); il recupero di crediti fiscali, **effettuando progressivamente economie e riduzioni di spese**.

Per quanto riguarda la "**tutela del Progetto**" – sempre in conformità con le linee guida del 2013 – sono state poste in essere **misure di conservazione e protezione digitale degli elaborati progettuali**, studi, pareri, e relativa documentazione, assicurandone un'adeguata strutturazione e classificazione nonché la concreta potenziale fruibilità.



Ciò anche al fine di preservare il valore dell'investimento effettuato nel Progetto Definitivo del Ponte sullo Stretto.

Tali attività, sinteticamente, hanno avuto ad oggetto:

- ✓ l'organizzazione dell'archivio digitale dei principali documenti relativi al Progetto ed alcune attività preliminari di razionalizzazione degli archivi (sede/ depositi societari) presso cui erano/risultano conservati i documenti societari in formato cartaceo;
- ✓ la raccolta, organizzazione e memorizzazione dei documenti già disponibili in forma digitale;
- ✓ la digitalizzazione della documentazione rilevante relativa al Progetto disponibile in forma cartacea;
- ✓ l'acquisizione e/o lo sviluppo dei necessari strumenti informatici (hardware e software).

Gli studi e le fasi progettuali dell'Opera – svolti dalla società concessionaria “Stretto di Messina S.p.A.” – hanno avuto il seguente sviluppo:

- ante 1978: Studi di Fattibilità sviluppati dal Gruppo Ponte di Messina S.p.A., acquistati e poi parzialmente utilizzati da SdM;
- 1984-1987: Studi di Fattibilità sviluppati da SdM, relativi alla scelta tipologica dell'opera tra le tre possibili tipologie (ponti, tunnel subacquei, tunnel subalvei), con relativi pareri ANAS, FS, CSLLPP e Consulta Estera SdM;
- 1988-1990: Progettazione di Massima Preliminare di un ponte a due campate e di un ponte a campata unica per pervenire alla scelta della tipologia di opera e a stabilire il suo posizionamento, con relativi pareri ANAS, FS, CSLLPP e Consulta Estera SdM;
- 1991-1994: Progettazione di Massima e Studio d'Impatto Ambientale (SIA), con relativi pareri ANAS, FS; Commissione di Garanzia della Qualità del progetto incaricata da SdM;
- 1997-2001: Presentazione al CSLLPP con relativi aggiornamenti ed integrazioni, esame del CIPE, valutazione da parte degli Advisor Ministeriali (Steinman e PriceWaterhouseCoopers) nonché della Commissione congiunta Dicoter (LLPP) – Min. Tesoro;
- 2001-2003: Progetto Preliminare e SIA, istruttoria e deliberazioni del Ministero Infrastrutture e Trasporti (“MIT”), parere di Valutazione Impatto Ambientale (“VIA”);
- 2003: in data 01.08.2003 con delibera n. 66 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare dell'Opera;
- 2003-2005: Preparazione ed Espletamento delle procedure concorsuali ad evidenza pubblica;
- 2009-2011: Progettazione Definitiva con Aggiornamento SIA e Valutazione d'Incidenza, iter approvativo SdM, Conferenza di Servizi, parere VIA.



In tale contesto, a seguito della caducazione di tutti i contratti, fu interrotta da parte del Monitore Ambientale ATI-Fenice (di cui si è trattato nel precedente punto 1b) la **gestione delle due Reti di Monitoraggio Ambientale in area vasta**, che erano state a suo tempo realizzate – l’una in Calabria e l’altra in Sicilia – in funzione della conoscenza e controllo del territorio interessato dagli effetti della realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Di conseguenza le strumentazioni di misurazione sono state disattivate e/o parzialmente smontate, lasciando in sito i pozzetti attrezzati.

In relazione a quanto precede, dopo lo scambio di diversa corrispondenza, intercorsa nel 2014, con il già Concedente MIT per acquisire opportune indicazioni in merito alla destinazione finale delle predette Reti, il **MIT ha chiesto alla Società di attivarsi per effettuare** verifiche volte a porre in essere trasferimenti a titolo oneroso delle relative apparecchiature tecniche. Pertanto nel corso 2015, in coerenza con le direttive impartite dal MIT, la **SdM ha proceduto alla dismissione delle Reti** ed effettuato verifiche e valutazioni acquisendo, tra l’altro, una relazione peritale sulla strumentazione e sulle apparecchiature usate.

Nel corso del 2016, sono stati, quindi, effettuati diversi **trasferimenti degli apparati usati per il monitoraggio ambientale**, previo svolgimento di una “procedura di vendita di beni mobili” di cui la Società ha dato pubblicità anche nel proprio sito internet.

Le cessioni sono state formalizzate con imprese specializzate nel settore e, per alcuni apparati, con Anas S.p.A. che aveva necessità di acquisire specifiche strumentazioni.

Si segnala inoltre che la SdM ha provveduto ad effettuare **alcuni trasferimenti ad Istituti Pubblici** in considerazione e per lo svolgimento da parte degli stessi di attività di **carattere scientifico e di pubblico interesse**, e segnatamente **all’Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) nonché all’Istituto di Scienze Marine – Consiglio Nazionale delle Ricerche (ISMAR-CNR).**

2d) La procedura di legge per il riconoscimento dell’indennizzo ai contraenti caducati

In ulteriore conseguenza del verificarsi della caducazione, le norme di cui al citato art. 34*decies* hanno disposto – oltre alla messa in liquidazione della Società – quanto segue:

- *“In tale circostanza, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa, gli effetti della caducazione dei vincoli contrattuali comportano esclusivamente il **riconoscimento di un indennizzo** costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell’importo predetto” (comma 3);*
- *“Gli eventuali indennizzi conseguenti all’attuazione del presente articolo sono preventivamente comunicati alle competenti Commissioni parlamentari con elencazione dei destinatari e delle relative somme loro riconosciute e con l’indicazione puntuale delle prestazioni progettuali previste ed eseguite che hanno dato luogo all’indennizzo per ciascuno dei predetti soggetti” (comma 11);*



- *“Agli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi conseguenti all’attuazione del presente articolo si provvede mediante utilizzo dell’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successivi rifinanziamenti, relativa al Fondo per lo sviluppo e la coesione. A tale fine le risorse del Fondo sono coerentemente riprogrammate dal CIPE a valere sulle assegnazioni destinate al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti” (comma 10).*

A tale riguardo, per completezza, si richiama anche quanto previsto dal comma 213 dell’art. 1 della legge di stabilità 2013 (Legge 24/12/2012, n. 228, entrata in vigore il 1° gennaio 2013) che recita: *“Al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione è assegnata una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 milioni di euro per l’anno 2013, da destinare all’attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.a.. Ulteriori risorse, fino alla concorrenza di 50 milioni di euro, sono destinate alla medesima finalità, a valere sulle risorse rivenienti dalle revoche di cui all’articolo 32, commi 2, 3 e 4, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.”*. Tale dotazione finanziaria di 250 milioni di euro per l’anno 2013 è stata poi ridotta di Euro 235 milioni di euro dall’art. 18, comma 13, del D.L. 69 del 21 giugno 2013 (entrato in vigore il 22 giugno 2013, convertito dalla Legge 98 del 9 agosto 2013, entrata in vigore il successivo 21 agosto).

2e) L’indennizzo liquidato dal MIT nel 2015 al contraente Monitore Ambientale

L’indennizzo previsto dall’art. 34 decies è stato attualmente corrisposto dal MIT al contraente Monitore Ambientale ATI–Fenice il quale, a seguito dell’intervenuta caducazione ex lege del contratto in essere, ha formulato richiesta a SdM.

In merito SdM ha svolto l’istruttoria, quantificando l’indennizzo previsto dall’art. 34 decies della Legge 221/2012, nell’importo di Euro 1.156.465,63 avendo maturato corrispettivi complessivi per Euro 11.564.656,44.

Nel settembre 2013, SdM ha sottoposto al MIT la richiesta del Monitore Ambientale inoltrando la documentazione di riferimento per la successiva liquidazione dell’indennizzo stesso al richiedente, che il **MIT ha erogato nel dicembre 2015**.

3

I contenziosi promossi da Eurolink e Parsons

3a) La reazione dei contraenti Eurolink e Parsons

Eurolink e Parsons, a seguito della caducazione ex lege dei rispettivi contratti, nel 2013-2014, hanno chiamato in causa la Stretto di Messina S.p.A., la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



3b) Giudizio Eurolink (Contraente Generale)

Il **primo grado del giudizio** civile promosso da Eurolink dinanzi al Tribunale di Roma si è concluso con sentenza n. 22386 del 21.11.2018, che ha rigettato tutte le domande proposte dal CG di risarcimento danno derivante dalla mancata esecuzione del contratto.

La sentenza ha riconosciuto un diritto potestativo della Società – definita in house – di recedere unilateralmente dal contratto “a suo insindacabile giudizio e in qualunque tempo e qualunque sia lo stato di esecuzione delle prestazioni”. 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.

Avverso la citata sentenza del Tribunale di Roma del 21.11.2018, **Eurolink ha presentato impugnativa** in data 28 dicembre 2018 dinanzi alla **Corte di Appello di Roma**, contro SdM, il MIT e la Presidenza del Consiglio dei Ministri per la riforma della sentenza stessa.

Con il gravame Eurolink ha riproposto le richieste risarcitorie già poste in primo grado; ha inoltre rinnovato la richiesta, in via subordinata, di rinvio alla Corte di Giustizia Europea e/o alla Corte Costituzionale in relazione a diverse disposizioni della Costituzione.

La causa è stata iscritta a ruolo N.R.G. 29/2019 della Corte d’Appello di Roma - Sezione I, con udienza di prima comparizione tenutasi il 14 gennaio 2020. In tale data, la SdM si è costituita, tramite gli stessi difensori del giudizio di primo grado, nella **doverosa gestione liquidatoria di porre in essere tutte le attività a tutela del patrimonio della Società oltre che in coerenza con le linee guida del 2013 emanate dai Ministeri di riferimento, MIT e MEF**. SdM ha eccepito tutte le domande proposte dall’appellante Eurolink, chiedendo il rigetto dell’appello proposto da Eurolink S.c.p.A. (e Salini Impregilo S.p.A., ora Webuild S.p.A., in proprio e quale mandataria dell’ATI) e nella denegata ipotesi di accoglimento dell’appello di controparte, ha chiesto di accogliere l’appello incidentale di SdM contenente le domande proposte nel giudizio di primo grado nei confronti di Eurolink e dei suoi soci per inadempimento e in subordine accertare il diritto di SdM di essere integralmente tenuta indenne e manlevata dal MIT e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nonché di accertare il diritto di SdM a vedersi riconosciuto l’indennizzo conseguente all’intervenuto scioglimento del rapporto di concessione ai sensi dell’art. 34 decies della Legge 221/2012.

Per quanto attiene allo stato del giudizio, per la grave emergenza sanitaria da Covid-19, il processo ha subito diversi rinvii ex lege e l’udienza di prima comparizione si è tenuta in data 3 novembre 2020. Con Ordinanza del 3 dicembre 2020 il Giudice di Appello ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni al giorno 8 marzo 2022. Tale udienza non si è tenuta per ragioni d’ufficio. Con provvedimento della Corte d’Appello di Roma, pubblicato in data 12 aprile 2022, è stata fissata l’udienza di precisazione delle conclusioni al 18 settembre 2023. **Successivamente, con provvedimento del 7 novembre 2022, la Corte di Appello ha disposto l’anticipazione di tale udienza al 15 maggio 2023.**

Il giudizio è stato sospeso dal 1° gennaio al 31 marzo 2023, ai sensi del comma 488 dell’art. 1 della Legge 197/2022, di cui si tratterà nel prosieguo.



In data 17 marzo 2023 SdM – in ottemperanza a quanto previsto dal comma 489 dell’art. 1 della Legge 197/2022, di cui si tratterà nel prosieguo – ha **depositato formale rinuncia** alle domande presentate nei confronti delle parti pubbliche: Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3c) Giudizio Parsons (PMC)

Per quanto riguarda il contenzioso promosso da Parsons Transportation Group Inc (quale Project Management Consultant) dinanzi al Tribunale di Roma nei confronti di SdM, della PCM e del MIT (riunito con il giudizio Eurolink) la sentenza – non definitiva – n. 22386/2018 **ha accertato che il Contratto con il PMC si è sciolto - con effetto dal 02.11.2012 - a seguito del recesso unilaterale della parte committente**. La domanda principale di risarcimento, complessivamente considerata, ammontava a circa 90 milioni di euro, oltre rivalutazione ed interessi.

Per quanto attiene al pagamento dell’indennizzo previsto dall’art. 34 decies della Legge 221/2012, **si è svolto il giudizio di legittimità dinanzi alla Corte Costituzionale** in quanto il Tribunale di Roma ha sollevato la questione di legittimità sulla parte dell’art. 34 decies riguardante la quantificazione dell’indennizzo di cui al comma 3 dell’articolo stesso.

Con Sentenza emessa in data 5 novembre 2019 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’11 dicembre 2019) **la Corte Costituzionale ha dichiarato inammissibile la questione di legittimità** costituzionale dell’art. 1, comma 3 e comma 8 del Decreto Legge 187/2012, poi trasfuso nell’art. 34-decies del D.L. 179/2012, sollevata dal Tribunale di Roma, in riferimento agli articoli 3 e 97 della Costituzione. La Corte, nella sua pronuncia, tenendo conto delle linee difensive sollevate dalla Stretto di Messina, ha ritenuto erronea la valutazione svolta nell’Ordinanza del Tribunale.

In relazione all’intervenuta sentenza della Corte Costituzionale, il **processo di primo grado è stato riassunto da Parsons nel febbraio 2020** con ricorso ex art. 297 c.p.c., dinanzi al Tribunale di Roma insistendo nella richiesta di accoglimento delle proprie domande subordinate sul pagamento dell’indennizzo e di altri importi.

SdM, con comparsa del 16 dicembre 2020, si è costituita nel giudizio così riassunto, richiamando quanto già contenuto negli scritti difensivi depositati precedentemente all’ordinanza di sospensione del medesimo giudizio.

L’udienza di prosecuzione del giudizio si è tenuta in data 21 dicembre 2020 in modalità esclusivamente cartolare, senza la presenza delle parti, a causa dell’emergenza sanitaria. A tale udienza la causa è stata trattenuta in riserva. Con provvedimento del 31 gennaio 2022, il Giudice ha sciolto la riserva assunta e - ritenuta la causa matura per la decisione – ha fissato l’udienza per la precisazione delle conclusioni al giorno 4 aprile 2022.

La causa è stata rinviata d’ufficio al 20 giugno 2022 e poi al 3 ottobre 2022. In tale udienza il Giudice si è riservato di decidere sulle richieste delle parti.

Il giudizio è stato sospeso dal 1° gennaio al 31 marzo 2023, ai sensi del comma 488 dell’art. 1 della Legge 197/2022, di cui si tratterà nel prosieguo.



In data 17 marzo 2023 SdM – in ottemperanza a quanto previsto dal comma 489 dell’art. 1 della Legge 197/2022, di cui si tratterà nel prosieguo – **ha depositato formale rinuncia alle domande presentate nei confronti delle parti pubbliche: Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, negli stessi termini di quelle presentate nel giudizio di appello Eurolink.

Con provvedimento del Tribunale del 6 aprile 2023, il Giudice ha preso atto della rinuncia formulata da SdM e, considerato che le parti convenute non hanno ancora accettato la suddetta rinuncia, **ha disposto la trattazione della eventuale estinzione parziale all’udienza già fissata del 20 giugno 2023.**

In tale udienza si prevede inoltre il conferimento dell’incarico per la CTU che il Giudice, sciogliendo la riserva, ha disposto per determinare l’indennizzo dovuto a Parsons Transportation Group Inc. ai sensi dell’art. 34 decies della Legge 221 del 17.12.2012.

4

I costi di investimento per l’Opera sostenuti da SdM

I costi di investimento dell’Opera sostenuti dalla “Stretto di Messina S.p.A.” per gli studi di fattibilità e per le fasi di progettazione dell’Opera sono iscritti nell’attivo patrimoniale dei bilanci societari, come anche indicato nelle Linee Guida MIT-MEF del 12 settembre 2013.

L’importo maturato da SdM per l’investimento risulta pari ad € 312.355.662,89 e a tale somma, in linea con le previsioni dell’art. 34-*decies* della Legge 221/2012, deve essere aggiunto l’ulteriore indennizzo del 10% delle prestazioni rese.

I costi sostenuti da SdM sono stati rappresentati nel dettaglio con specifiche lettere inviate dalla Stretto di Messina S.p.A. alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al MEF e al MIT con nota del 14.11.2013 e da ultimo con nota del 5 maggio 2022, inviando il “Bilancio intermedio di liquidazione al 31.12.2021”, approvato dall’Assemblea degli Azionisti del 7 aprile 2022.

Tutti i costi sostenuti da SdM – iscritti nell’attivo patrimoniale – sono stati compresi nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione con il MIT sia del 2003 sia in sede di aggiornamento del 2009.

SdM, pertanto in tutti i bilanci societari, in continuità, **ha preservato il valore complessivo (circa 312) dell’investimento effettuato** negli Studi di fattibilità, nel Progetto preliminare (approvato dal CIPE con delibera 66/2003) e nel Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto.

Si segnala al riguardo che, nell’ambito degli approfondimenti svolti ai fini della predisposizione del “Bilancio intermedio di liquidazione al 31.12.2022”, in corso di completamento, è stata, tra l’altro, acquisita da Anas S.p.A. una nota Italferr in data 04.04.2023 sul “progetto dell’attraversamento stabile dello Stretto di Messina e sulla sua funzionalità al riavvio dell’opera”, dalle cui conclusioni emerge che i costi per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell’Opera, sostenuti dalla società concessionaria SdM sono funzionali al riavvio della medesima.



Le nuove norme per la ripresa delle attività di realizzazione dell'Opera - La Legge 29.12.2022, n. 197 – art. 1, commi da n. 487 a n. 493

5a) Le disposizioni contenute nella Legge 29.12.2022, n. 197, articolo 1, commi da n. 487 a n. 493

Dal 1° gennaio 2023 sono in vigore le nuove disposizione contenute nei commi da n. 487 a n. 493 dell'art. 1 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023, pubblicata in Supplemento ordinario n. 43 alla Gazzetta Ufficiale 29 dicembre 2022, n. 303), volte alla ripresa delle attività di progettazione e realizzazione dell'Opera di collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Dette norme hanno previsto:

➤ **Definizione dell'Opera e reiterazione dei vincoli preordinati agli espropri**

Con la prima disposizione (comma 487) viene dichiarato che “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 di cui al regolamento (CE) n. 1315/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, 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.”

E' stato altresì disposto 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.”

➤ **Sospensione dei giudizi per legge**

Con il comma 488 è stato disposto che per il periodo dal 1° gennaio 2023 (data di entrata in vigore della Legge 197/2022) e fino al 31 marzo 2023 (90 giorni dalla data di entrata in vigore) “**sono sospesi i giudizi civili** pendenti con il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera.”

➤ **Sottoscrizione da parte di SdM della integrale rinuncia**

Con il comma 489 è stato disposto che entro il 31 marzo 2023 (90 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge 197/2022) “la società Stretto di Messina Spa sottoscrive l'integrale **rinuncia alle azioni**, alle domande e ai giudizi nei confronti delle amministrazioni pubbliche, a completa tacitazione di ogni diritto e pretesa.”

➤ **Autorizzazione conferita a SdM per definire la rinuncia da parte di Eurolink e di Parsons**

Entro lo stesso termine – 31 marzo 2023 – il comma 490 ha previsto l'autorizzazione della Stretto di Messina Spa “a **definire la rinuncia alle azioni**, alle domande e ai giudizi da parte del contraente generale, degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti,



a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa, nonché delle ulteriori pretese in futuro azionabili in relazione ai contratti sottoscritti alla data di entrata in vigore della presente legge. Dalla definizione della rinuncia non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.”.

➤ **Revoca dello stato di liquidazione per legge**

Il comma 491 ha disposto che alla scadenza del suddetto termine (31 marzo 2023), indipendentemente dall'esito delle procedure previste dal precedente comma 490, **è revocato lo stato di liquidazione** della Stretto di Messina Spa “con effetto dalla medesima data in deroga all'articolo 2487-ter, secondo comma, del codice civile.”.

➤ **Passaggio – per legge, in continuità – dal Commissario Liquidatore al Commissario straordinario del Governo**

Il comma 491 ha disposto altresì 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 ai sensi del primo periodo del comma 492” e che “A tal fine, il Commissario straordinario si avvale della dotazione di mezzi e di personale della società.”.

➤ **Convocazione dell'Assemblea degli Azionisti da parte del Comm. straordinario**

Il comma 492 ha disposto che il Commissario straordinario del Governo entro il 30 aprile 2023 (30 giorni dalla revoca ex lege dello stato di liquidazione) **convochi l'Assemblea degli Azionisti** della Stretto di Messina S.p.A. “per procedere, ai sensi dell'articolo 2364 del codice civile, alla nomina degli organi sociali” e che “Dalla nomina degli organi sociali decade il Commissario straordinario di cui al comma 491”.

➤ **Assegnazione risorse all'azionista ANAS (di controllo con l'82% circa) e all'azionista Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (con il 13%)**

In chiusura il comma 493 prevede che “Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società Stretto di Messina Spa, le società Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS Spa 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. A tal fine è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023.”

Come indicato nel prosieguo, il successivo decreto legge 35/2023 ha sostituito le società Anas e RFI con il Ministero dell'economia e delle finanze.

In base alle suddette disposizioni – alle quali hanno fatto seguito ulteriori norme in vigore dal 1° aprile 2023, emanate con il Decreto Legge 31 marzo 2023 n. 35, riportate nel prosieguo – si sono configurate due fasi: **la 1^ fase** ha riguardato il periodo fino al 31 marzo 2023 con la società SdM ancora in liquidazione e **la 2^ fase** riguardante il periodo decorrente dal 1° aprile 2023 con la revoca immediata della liquidazione, la contestuale permanenza del Commissario Liquidatore nella qualità di Commissario straordinario del Governo fino alla nomina degli organi sociali ai sensi del comma 492 sopra riportato.



5b) La prima fase – dal 1° gennaio al 31 marzo 2023 – con SdM ancora in liquidazione

SdM ha dato immediato avvio, anche tramite i propri legali, alle attività concernenti sia la sottoscrizione della rinuncia di cui al **comma 489** sia l'autorizzazione per definire quanto previsto dal **comma 490**, adempimenti da espletare entro il suddetto termine del 31 marzo 2023.

In ottemperanza a quanto sopra, SdM ha quindi posto in essere le seguenti attività:

- **ha sottoscritto**, in data 16 marzo 2023 e notificato alle parti in causa il successivo 17 marzo, l'integrale rinuncia di cui al **comma 489** nei confronti della Presidenza del Consiglio e del MIT, parti pubbliche nel giudizio di appello promosso da Eurolink e nel giudizio di primo grado riassunto da Parsons, di cui si è riferito in precedenza;
- **si è attivata in ordine all'autorizzazione** di cui al **comma 490**, incontrando in data 10 febbraio 2023:
 - il Contraente Generale Eurolink S.c.p.A.-Webuild S.p.A. per definire il giudizio pendente dinanzi alla Corte di Appello di Roma; in esito il CG, con nota del 14.02.2023, ha dato una disponibilità subordinata a diverse condizioni;
 - il Project Management Consultant Parsons Transportation Group Inc. per definire il giudizio pendente dinanzi al Tribunale di Roma; in esito il PMC, con nota del 16 febbraio 2023, ha dato disponibilità a diverse condizioni.

Anche, con riferimento alla predisposizione del “Bilancio intermedio di liquidazione chiuso al 31.12.2022”, SdM ha immediatamente avviato le attività di elaborazione e, in tale ambito, si è reso necessario svolgere approfondimenti, ancora in corso di completamento, per preservare il valore dell'investimento (per circa complessivi euro 312 milioni) effettuato da SdM negli Studi di fattibilità, nel Progetto preliminare (approvato dal CIPE con delibera 66/2003) e nel Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto; investimento che in tutti i precedenti bilanci societari risulta iscritto nell'attivo patrimoniale (v. *precedente punto 4*).

In merito a tutto quanto precede il **Commissario Liquidatore** ha tenuto costanti riunioni con il Collegio Sindacale e la società di revisione, rappresentando la situazione e fornendo via via aggiornamenti alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell'economia e delle finanze, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché agli Azionisti.

Si evidenzia inoltre che **tutto l'operato del Commissario Liquidatore**, svolto nel corso della liquidazione, è stato oggetto di specifiche e formali Determinazioni, nelle quali sono riportati gli aspetti istruttori e le ragioni di quanto con le stesse è stato disposto. I provvedimenti così assunti sono stati trascritti nel Libro sociale delle “Determinazioni del Commissario Liquidatore”.

Tutto ciò fino al 31 marzo 2023, data in cui è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il Decreto Legge n. 35 del 31 marzo 2023, in vigore dal 1° aprile 2023, contenente “disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”.



5c) **La seconda fase – dal 1° aprile 2023 fino alla nomina degli Organi sociali – con SdM non più in liquidazione**

Dal 1° aprile 2023, ai sensi del comma 491 sopra riportato, ha avuto immediato effetto, in deroga all'articolo 2487-ter, secondo comma, del codice civile, la **revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.A.** e **contestualmente** il Commissario Liquidatore, Prof. Vincenzo Fortunato, è rimasto in carica in qualità di **Commissario straordinario del Governo fino alla nomina degli organi sociali di cui al comma 492 dell'art. 1 della Legge 197/2022.**

Fino a tale nomina, il medesimo comma 491 ha disposto che il Commissario Straordinario provveda alla **gestione ordinaria della Società** avvalendosi della dotazione di mezzi e di personale della stessa. Al riguardo sono state previste ulteriori attività dal Decreto Legge 35 del 31 marzo 2023, di seguito trattato.

Tanto richiamato il **Commissario straordinario** ha **immediatamente espletato gli adempimenti** civilistici e societari inerenti e conseguenti alla revoca della liquidazione e – **quali prossimi adempimenti – sono previsti:**

- **la predisposizione**, ai sensi delle norme del codice civile e dei principi contabili applicabili, del Bilancio intermedio di liquidazione al 31.12.2022, non appena definiti gli approfondimenti necessari per mantenere l'impostazione in continuità con la capitalizzazione di tutti i costi sostenuti da SdM;
- **la convocazione** dell'Assemblea degli Azionisti sia per l'approvazione del Bilancio intermedio di liquidazione chiuso al 31.12.2022, sia per la nomina degli organi sociali ai sensi del comma 492 dell'art. 1 della Legge 197/2022.

Il suddetto comma 492 prevede che la convocazione dell'Assemblea sia effettuata entro 30 giorni dalla revoca della liquidazione e quindi entro il 30 aprile 2023. In merito a tale previsione dovranno essere necessariamente chieste indicazioni al MEF e al MIT in quanto il successivo decreto legge 35/2023, in vigore dal 1° aprile, ha apportato modificazioni nella compagine azionaria e nell'inquadramento societario, illustrate nel prossimo punto 6.

6

Il Decreto Legge 31.03.2023, n. 35 recante “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

Con il decreto legge n. 35 del 31 marzo 2023 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 31.03.2023) – **entrato in vigore il 1° aprile 2023** – sono state emanate ulteriori disposizioni che definiscono più in dettaglio il percorso della ripresa delle attività sia con riferimento alla società Stretto di Messina sia per quanto riguarda il progetto dell'Opera e i principali Contraenti della Società, già affidatari.



6a) Riguardo alla Società – il rapporto concessorio – i costi del Progetto

SdM viene definita (eliminando la qualifica di organismo di diritto pubblico e, nell'oggetto sociale, l'attività all'estero) “**società in house**” ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e se ne conferma il **ruolo di Concessionaria** disponendo la ripresa della concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra.

In tale ambito viene, in particolare, previsto (art. 2, comma 8, lettera c, D.L. 35/2023) che nel **nuovo piano economico finanziario della concessione** sono individuati:

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

Per le suddette finalità, il **MIT è autorizzato** a sottoscrivere con la società concessionaria **uno o più atti aggiuntivi** alla convenzione.

I **predetti atti aggiuntivi**, assentiti con le modalità di cui all'articolo 1, terzo comma, della legge n. 1158 del 1971 (con decreto dei Ministri per i lavori pubblici e per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica, per il tesoro, per le partecipazioni statali e per la marina mercantile, sentito il CIPE) **disciplinano**, tra l'altro (art. 2, comma 8, D.L. 35/2023):

- a) la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione;



- b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato entro il 31 luglio 2024;
- c) il nuovo piano economico finanziario della concessione, nei termini sopra riportati.

6b) Riguardo agli organi sociali

Vengono poi previste **nuove regole per la nomina degli organi sociali, deliberata dall'assemblea tenendo conto delle designazioni da parte degli azionisti**, secondo le nuove disposizioni.

Per quanto riguarda il **Consiglio di Amministrazione** – la cui nomina viene deliberata dall'Assemblea degli azionisti ai sensi dell'art. 2364 c.c. – esso passa da undici a **cinque componenti**, di cui due (con funzioni rispettivamente di presidente e di amministratore delegato) designati dal MEF d'intesa con il MIT, uno designato congiuntamente da Anas e RFI, gli altri due designati rispettivamente dalla Regione Calabria e dalla Regione Siciliana.

Con riferimento al Collegio Sindacale – la cui nomina viene deliberata dall'assemblea degli azionisti ai sensi dell'art. 2364 c.c. – è stata prevista la designazione di un membro effettivo, con funzioni di presidente, e di un membro supplente da parte del MEF d'intesa con il MIT; la designazione congiunta tra Anas e RFI di un membro effettivo e del secondo membro supplente; la designazione congiunta tra la Regione Calabria e la Regione Siciliana del terzo membro effettivo.

Entro 30 giorni dalla nomina degli organi sociali, ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, la società concessionaria deve **adeguare il proprio statuto** alle disposizioni di cui al D.L. 35/2023.

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

6c) Riguardo alla compagine azionaria – ingresso del MEF

Inoltre, il decreto legge 35/2023, modificando in alcune parti la Legge speciale 1158/1971, costituiva della Stretto di Messina S.p.A., **dispone che il Ministero dell'economia e delle finanze detenga almeno il 51% del capitale**, ferma la partecipazione, per la restante parte, degli attuali azionisti, Anas, Rete Ferroviaria Italiana e le due Regioni Calabria e Siciliana.

In tale contesto, **Anas è autorizzata a trasferire al MEF** una quota della propria partecipazione al capitale sociale della società concessionaria, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal MEF.

Al riguardo, il comma 9 dell'art. 4 del D.L. 35/2023 prevede che agli oneri derivanti dalle suddette disposizioni, **si provvede nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi** mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dal legge 17 luglio 2020, n. 77.



Il MEF - Dipartimento del Tesoro provvederà a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti al fine di realizzare il trasferimento della partecipazione di cui al primo periodo (con esenzione fiscale).

Entro il termine di nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il **MEF di concerto con il MIT adotta una o più direttive** con le quali sono definiti i tempi e le modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della nomina degli organi sociali.

All'esito della revoca dello stato di liquidazione della società concessionaria, con le direttive di cui al primo periodo sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale in relazione ai compiti alla medesima affidati ai sensi della legge 1158/1971.

Come segnalato nel precedente punto 5c), in considerazione delle suddette modifiche nell'azionariato e nel controllo si dovrà necessariamente chiedere alle Autorità interessate indicazioni preliminari in merito alla convocazione dell'Assemblea degli Azionisti che il comma 492 della legge 197/2022, emanata precedentemente al D.L. 35/2023, ha previsto entro il 30 aprile 2023. Si tenga presente infatti che, ove per tale data non siano state formalizzate e completate le attività di trasferimento della quota di partecipazione azionaria da Anas al MEF, l'avviso di convocazione deve essere indirizzato solo ai Soci Anas, RFI, Regione Calabria e Regione Siciliana.

Il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze** sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 1158/1971, **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.

6d) Il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria

Al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società concessionaria, il **MEF, d'intesa con il MIT, è autorizzato a sottoscrivere aumenti di capitale** o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale.

Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale di cui al primo periodo sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.

6e) Il controllo analogo e competenze del MIT

Viene altresì disposto il **“controllo analogo” da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** e a tal fine **lo statuto dovrà definire** 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 MIT svolge la vigilanza sull'attività della società e definisce indirizzi idonei a garantire che, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera c), del decreto legislativo n. 175 del 2016, sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per le predette funzioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si avvale della **Struttura tecnica di missione** per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza di cui all'articolo 214, comma 3 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Al MIT compete altresì la nomina, con decreto, del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2020. All'attuazione del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6f) La nomina del Commissario Straordinario con DPCM

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, il Presidente del Consiglio dei Ministri nomina, **con DPCM**, un **commissario straordinario** qualora ne ravvisi la necessità, tenuto conto dell'attività di vigilanza svolta dal MIT.

Il **Commissario Straordinario** opera secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, secondo periodo, comma 5, primo e quinto periodo, comma 6, terzo e quarto periodo del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

Il **Commissario Straordinario** 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.

6g) La nomina del Comitato Scientifico con decreto del MIT

Il comma 6 dell'art. 4 della Legge 1158/1971 già prevede la costituzione di un Comitato Scientifico, con oneri a carico della società concessionaria, composto da 9 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza.

Il decreto legge 35/2023 **ne modifica le modalità di nomina, ora effettuata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, confermandone i compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Viene previsto che il Comitato scientifico opera secondo principi di autonomia e indipendenza ed esprime, in particolare, parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti.

Entro 30 giorni dalla nomina degli organi sociali, il MIT provvede alla costituzione del Comitato scientifico.



6h) Riguardo al riavvio delle attività

L'art. 3 del decreto legge 35/2023 contiene una parte dedicata al riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera.

Comma 1 In coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (opera prioritaria e di preminente interesse nazionale) l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

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

- a) alle norme tecniche di costruzione NTC2018 e alle conseguenti modifiche alla caratterizzazione geotecnica;
- b) alla normativa vigente in materia di sicurezza;
- c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salvo deroghe;
- d) alla compatibilità ambientale;
- e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione;
- f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971 sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di amministrazione della società il 29 luglio 2011.

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

Comma 4 All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una **conferenza di servizi** alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152,



ad eccezione di quella prevista dalla lettera g) del medesimo articolo, all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6.

Comma 5 La conferenza di servizi ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Con la convocazione della conferenza di servizi sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190.

La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo.

Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo.

Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento, le richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già espresse, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti.

Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-ter, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e trasporti è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.

Comma 6 Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006. La valutazione è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo.

La valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi. Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere una sola volta integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità di cui al primo periodo ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



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

- a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenuti assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;
- c) il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2;
- d) il piano economico finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;
- e) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.

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

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

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

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

6i) Riguardo agli ulteriori adempimenti per la ripresa

L'art. 4 del decreto legge 35/2023, che contiene disposizioni finali, prevede, tra l'altro, adempimenti in capo alla società concessionaria ed ai contraenti.

Viene previsto (comma 3) che **la società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-decies, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti** subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, D.L. 35/2023 e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle seguenti rinunzie:



- a) **la rinuncia**, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturata;
- b) **la rinuncia**, da parte dei soggetti di cui alla lettera a), a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili a qualsiasi titolo in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi di cui al presente comma, e ad ogni attività o atto negoziale prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi.

Al riguardo (comma 4), a decorrere dal 1° aprile 2023, la **società concessionaria è autorizzata** a sottoscrivere con il contraente generale **atti negoziali non onerosi, prodromici** alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto:

- a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;
- b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;
- c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;
- d) la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.

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

Il **comma 6 conferma la previsione inserita nell'articolo 2, comma 8 del DL. 35/2023**, sopra riportata nel "**rapporto concessorio**" (precedente punto 6a) che i **costi sostenuti dalla società** sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, sono considerati nell'aggiornamento del piano economico finanziario della concessione. In merito si fa richiamo a quanto riportato nel precedente punto 4.

Il comma 7 prevede che in sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

Il comma 8 riguarda la **società concessionaria** prevedendo che la stessa può avvalersi del personale di R.F.I. S.p.a. e di Anas S.p.a. in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche di cui al presente decreto fino a un contingente massimo di cento unità di personale.



Viene inoltre previsto che, nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria ai sensi dell'articolo 1, comma 492, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il **Commissario straordinario** di cui all'articolo 1, comma 491 della medesima legge è **autorizzato a sottoscrivere con R.F.I. ed Anas** protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società concessionaria.

7

I prossimi adempimenti del Commissario straordinario di cui all'art. 1, comma 491 della legge 197/2022 fino alla nomina degli organi sociali

Facendo richiamo a quanto già riportato nel precedente punto 5c), si conferma che il **Commissario straordinario** entrato in carica il 1° aprile 2023, ai sensi del comma 491, dell'art. 1 della Legge 197/2022, **provvederà ad espletare gli adempimenti previsti** sia dalla legge 197/2022 sia dal decreto legge 35/2023.

Con particolare riguardo alla convocazione dell'Assemblea degli azionisti che il comma 492, dell'art. 1 della legge 197/2022, emanata precedentemente al D.L. 35/2023, ha previsto entro il 30 aprile 2023, come segnalato nei precedenti punti 5c) e 6c), si dovrà necessariamente chiedere alle Autorità interessate indicazioni preliminari in merito a detta convocazione. Si tenga presente infatti che, ove per tale data non siano state formalizzate e completate le attività di trasferimento della quota di partecipazione azionaria da Anas al MEF, l'avviso di convocazione deve essere indirizzato solo ai Soci Anas, RFI, Regione Calabria e Regione Siciliana.

Nelle more della nomina degli organi sociali, il **Commissario straordinario è autorizzato alla gestione ordinaria della Società** avvalendosi della dotazione di mezzi e di personale della stessa.

Al riguardo, **è altresì autorizzato a sottoscrivere con Anas e RFI protocolli di intesa** per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco delle risorse individuate. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale di cui al presente comma è a carico della società concessionaria.

Inoltre, a decorrere dal 1° aprile 2023, è vigente l'autorizzazione per la **società concessionaria** a sottoscrivere con il contraente generale **atti negoziali non onerosi, prodromici** alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi previsti dal comma 3 dell'art. 4 nei termini ivi indicati.

Con riferimento poi alla natura di **società in house** con il controllo analogo del MIT cui compete anche l'attività di vigilanza, di cui si è trattato nel precedente punto 6a), il **Commissario straordinario** darà seguito agli indirizzi ed alle indicazioni che saranno ricevute nelle more della nomina degli organi sociali.