

XVI legislatura

## **Disegno di legge**

### **A.S. n. 3556**

Conversione in legge del decreto-legge 2 novembre 2012, n. 187, recante misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A. ed in materia di trasporto pubblico locale

novembre 2012  
n. 402



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori  
delle infrastrutture e dei trasporti



# Servizio Studi

Direttore: Daniele Ravenna

## Segreteria

tel. 6706\_2451

### Uffici ricerche e incarichi

#### Settori economico e finanziario

Reggente ufficio: S. Moroni \_3627

#### Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco \_2104

#### Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: G. Buonomo \_3613

#### Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi \_3476

#### Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci \_2988

#### Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Capo ufficio: L. Borsi \_3538

Capo ufficio: F. Cavallucci \_3443

#### Politica estera e di difesa

Reggente ufficio: A. Mattiello \_2180

Reggente ufficio: A. Sanso' \_2451

#### Questioni regionali e delle autonomie locali, incaricato dei rapporti con il CERDP

Capo ufficio: F. Marcelli \_2114

#### Legislazione comparata

Capo ufficio: S. Scarrocchia \_4563

### Documentazione

#### Documentazione economica

Emanuela Catalucci \_2581

Silvia Ferrari \_2103

Simone Bonanni \_2932

Luciana Stendardi \_2928

Michela Mercuri \_3481

Beatrice Gatta \_5563

#### Documentazione giuridica

Vladimiro Satta \_2057

Letizia Formosa \_2135

Anna Henrici \_3696

Gianluca Polverari \_3567

---

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Il Senato della Repubblica 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.

XVI legislatura

## **Disegno di legge**

### **A.S. n. 3556**

Conversione in legge del  
decreto-legge 2 novembre  
2012, n. 187, recante misure  
urgenti per la ridefinizione dei  
rapporti contrattuali con la  
Società Stretto di Messina  
S.p.A. ed in materia di  
trasporto pubblico locale

novembre 2012  
n. 402

a cura di: F. Colucci



## AVVERTENZA

La presente scheda di lettura illustra il contenuto del disegno di legge A.S. 3556, recante “Conversione in legge del decreto-legge 2 novembre 2012, n. 187, recante misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A ed in materia di trasporto pubblico locale”.

Il decreto-legge è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 256 del 2 novembre 2012 e scade, ove non convertito, il 1° gennaio 2013.

Il disegno di legge è stato comunicato alla Presidenza il 2 novembre 2012 ed è stato assegnato all’8<sup>a</sup> Commissione permanente “Lavori pubblici, comunicazioni” il 5 novembre 2012.



# INDICE

SCHEDE DI LETTURA .....	9
<b>Articolo 1</b> <i>(Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente)</i>	
Scheda di lettura.....	11
Il collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente .....	17
<b>Articolo 2</b> <i>(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)</i>	
Scheda di lettura.....	23





## **SCHEDE DI LETTURA**



## **Articolo 1**

### *(Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente)*

1. In considerazione dell'attuale condizione di tensione dei mercati finanziari internazionali che impone, a tutela della finanza pubblica, particolari esigenze di cautela nella verifica della sostenibilità del piano economico finanziario del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente (di seguito Ponte), anche in relazione alle modalità di finanziamento previste, la Società Stretto di Messina S.p.A. ed il Contraente generale stipulano apposito atto aggiuntivo al contratto vigente per l'attuazione delle disposizioni contenute nel presente articolo.

2. Entro 60 giorni dalla stipula dell'atto aggiuntivo la Società Stretto di Messina S.p.A. presenta al CIPE, ai fini di un primo esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera, unitamente agli elaborati tecnici nonché ai necessari pareri e autorizzazioni, i piani economico finanziari accompagnati da una completa e dettagliata analisi dell'intervento che attesti la sostenibilità dell'investimento, con riguardo sia alle condizioni praticate nel mercato dei capitali sia alle varie ipotesi di finanziamento pubblico. Il CIPE in sede di esame tecnico può valutare parti progettuali dotate di autonomia funzionalità.

3. In esito all'esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'intervento, la società Stretto di Messina S.p.a. avvia le necessarie iniziative per la selezione della migliore offerta di finanziamento dell'infrastruttura con capitali privati, senza che ciò dia luogo ad impegni contrattuali vincolanti per la concessionaria. In caso di mancata individuazione del soggetto finanziatore

entro il termine per l'esame del progetto definitivo di cui al comma 4, sono caducati tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria. 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.

4. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto fino all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE delle opere come individuate dal comma 2, entro e non oltre i 540 giorni successivi al completamento dell'esame del progetto in linea tecnica, tutti gli effetti dei contratti stipulati dalla Società Stretto di Messina S.p.A. con il Contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera sono sospesi e per il periodo di sospensione non potranno essere avanzate dai contraenti pretese risarcitorie o di altra natura a nessun titolo. Sono altresì sospesi gli adeguamenti economici a qualsiasi titolo previsti. Per le parti progettuali non esaminate dal CIPE la sospensione degli effetti contrattuali permane, con le modalità sopra indicate, fino al reperimento della integrale copertura finanziaria. Le parti dovranno improntare

il loro comportamento secondo i principi della buona fede.

5. La mancata approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del CIPE, ai sensi del comma 4, comporta la caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria, secondo le modalità e per gli effetti di cui al comma 3.

6. La Società Stretto di Messina S.p.A. può essere autorizzata, previa approvazione dei progetti definitivi da parte del CIPE, ad eseguire lavori infrastrutturali funzionali all'esigenza dell'attuale domanda di trasporto anche in caso di mancata realizzazione del Ponte, ricompresi nel progetto definitivo generale, a carico del bilancio dello Stato nei limiti delle risorse che saranno individuate con successivi provvedimenti.

7. Con atto di indirizzo del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono impartite direttive finalizzate all'immediato contenimento dei costi di gestione e di personale della società Stretto di Messina S.p.a.

8. Nel caso in cui l'atto aggiuntivo di cui al comma 1 non venga stipulato entro

il termine perentorio del 1° marzo 2013 sono caducati, con effetto dalla data di entrata in vigore del presente decreto, tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria secondo le modalità e per gli effetti di cui al comma 3.

9. Nei casi di caducazione di cui ai commi 3, 5 e 8, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, la Società Stretto di Messina S.p.a. è posta in liquidazione e, per lo svolgimento delle attività liquidatorie, è nominato un commissario liquidatore che dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla nomina.

10. 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.

**Il comma 1 impone:**

- alla concessionaria Società Stretto di Messina S.p.A.;
- al Contraente generale per la realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente (di seguito Ponte):
  - in considerazione dell'attuale condizione di tensione dei mercati finanziari internazionali che impone, a tutela della finanza pubblica, particolari esigenze di cautela nella verifica della sostenibilità del piano economico finanziario del Ponte;
  - anche in relazione alle modalità di finanziamento previste:
    - la stipula di apposito atto aggiuntivo al contratto vigente per l'attuazione delle disposizioni contenute nel presente articolo.

*Il termine perentorio per la stipula dell'atto aggiuntivo, viene fissato dal successivo comma 8, che fa dipendere dalla mancata stipula, entro il 1° marzo 2013, la caducazione degli atti concessori (vedi infra).*

**Il comma 2** proceduralizza gli adempimenti successivi alla stipula dell'atto di cui al comma 1:

- entro 60 giorni dalla stipula dell'atto aggiuntivo:
  - la Società Stretto di Messina S.p.A. presenta al Comitato interministeriale per la programmazione economica;
  - ai fini di un primo esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera;
  - unitamente agli elaborati tecnici nonché ai necessari pareri e autorizzazioni:
    - i piani economico finanziari accompagnati:
      - da una completa e dettagliata analisi dell'intervento che attesti la sostenibilità dell'investimento, con riguardo:
        - sia alle condizioni praticate nel mercato dei capitali;
        - sia alle varie ipotesi di finanziamento pubblico;
- il CIPE in sede di esame tecnico può valutare parti progettuali dotate di autonoma funzionalità.

*Si rileva che non viene fissato un termine finale per il completamento dell'esame in sede tecnica da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica; tuttavia, alla conclusione di tale esame è fissato il termine iniziale di decorso dei 540 giorni durante i quali sono efficaci le sospensioni di cui al comma 4.*

**Il comma 3, primo periodo**, demanda al concessionario (società Stretto di Messina S.p.a.) in esito all'esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'intervento:

- l'avvio delle necessarie iniziative per la selezione della migliore offerta di finanziamento dell'infrastruttura con capitali privati;
- senza che ciò dia luogo ad impegni contrattuali vincolanti per la concessionaria.

**I periodi secondo e terzo del comma 3** disciplinano il caso di mancata individuazione del soggetto finanziatore entro il termine per l'esame del progetto definitivo di cui al comma 4:

- sono caducati:
  - tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione;
  - le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria;

- 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;
  - di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto.

*Il termine di cui al comma 4 dovrebbe essere quello di 540 giorni successivi al completamento dell'esame del progetto in linea tecnica, per il quale, tuttavia, non viene fissato un termine, ditalchè anche il termine di cui ai periodi secondo e terzo del comma 3, risulterebbe indeterminato, fino alla data del completamento dell'esame in sede tecnica.*

La caducazione è un fenomeno di accertamento esterno del venir meno delle condizioni per la sussistenza di obbligazioni contrattuali, solitamente effettuato dall'autorità giurisdizionale.

La caducazione *ex-lege* degli atti contrattuali rappresenta un intervento ablativo esterno alla vicenda concessoria tra concedente e concessionario ed alla vicenda contrattuale tra concessionario e *general contractor*; un fenomeno interno alla vicenda concessoria sarebbe quella, ad esempio, della revoca della concessione come è successo per le concessioni rilasciate dall'Ente ferrovie dello Stato alla società TAV s.p.a. e revocate dall'articolo 13 del decreto-legge 7/2007<sup>1</sup>, allo scopo di garantire, nella realizzazione del sistema Alta velocità, che i criteri e gli affidamenti dei lavori risultino competitivi, secondo la normativa vigente, e che i tempi e le spese risultino compatibili con priorità e programmi di investimento delle infrastrutture ferroviarie, nel rispetto dei vincoli dettati al gestore delle infrastrutture ferroviarie e degli impegni assunti con l'Unione europea in tema di riduzione del disavanzo e del debito pubblico.

**Il comma 4, primo e secondo periodo, dispongono:**

- la sospensione:
  - di tutti gli effetti dei contratti stipulati dalla Società Stretto di Messina S.p.A. con il Contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera;
  - degli adeguamenti economici a qualsiasi titolo previsti;
- il divieto di avanzamento, da parte dei contraenti, di:
  - pretese risarcitorie;
  - di altra natura;
  - a nessun titolo.

Le disposizioni predette sono efficaci:

- dalla data di entrata in vigore del presente decreto (2 novembre 2012);
- fino all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE delle opere come individuate dal comma 2;

---

<sup>1</sup> Decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7 "Misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche, la nascita di nuove imprese, la valorizzazione dell'istruzione tecnico-professionale e la rottamazione di autoveicoli".

- entro e non oltre i 540 giorni successivi al completamento dell'esame del progetto in linea tecnica (la relazione illustrativa afferma che il termine di 540 giorni è stato individuato in coerenza con quanto già previsto dal contratto vigente e consentirebbe di seguire l'eventuale miglioramento della congiuntura economica).

*L'esame del progetto in linea tecnica è previsto dai commi 2 e 3 senza la fissazione di un termine per il suo completamento, ditalchè anche il termine di cui al comma 4, primo periodo, risulterebbe indeterminato, fino alla data del completamento dell'esame in sede tecnica.*

**Il comma 4, terzo periodo,** prevede che per le parti progettuali non esaminate dal CIPE la sospensione degli effetti contrattuali permane, con le modalità sopra indicate, fino al reperimento della integrale copertura finanziaria.

**Il comma 4, quarto periodo,** contiene una disposizione di carattere monitorio, prevedendo che le parti dovranno improntare il loro comportamento secondo i principi della buona fede.

**Il comma 5** individua un'ulteriore fattispecie di caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria, diversa di quella di cui ai commi 3 (mancata individuazione del soggetto finanziatore) e 8 (mancata stipula dell'atto aggiuntivo di cui al comma 1 entro il termine perentorio del 1° marzo 2013):

- mancata approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Anche questa fattispecie di caducazione è effettuata secondo le modalità e per gli effetti di cui al comma 3.

**Il comma 6** disciplina l'eventualità che la Società Stretto di Messina S.p.A. possa essere autorizzata:

- previa approvazione dei progetti definitivi da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica;
- ad eseguire, anche in caso di mancata realizzazione del Ponte:
  - lavori infrastrutturali funzionali all'esigenza dell'attuale domanda di trasporto:
    - ricompresi nel progetto definitivo generale;
    - a carico del bilancio dello Stato;
    - nei limiti delle risorse che saranno individuate con successivi provvedimenti.

**Il comma 7** prevede uno specifico intervento di *spending review* finalizzati all'immediato contenimento dei costi di gestione e di personale della società Stretto di Messina S.p.a., mediante direttive impartite con un atto di indirizzo del

Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

**Il comma 8** prevede un'ulteriore fattispecie di caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria, diversa da quella di cui ai commi 3 (mancata individuazione del soggetto finanziatore) e 5 (mancata approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica), in ragione della:

- mancata stipula dell'atto aggiuntivo di cui al comma 1 entro il termine perentorio del 1° marzo 2013.

Anche questa fattispecie di caducazione è effettuata secondo le modalità e per gli effetti di cui al comma 3.

**Il comma 9** prevede che nei casi di caducazione di cui ai commi 3, 5 e 8:

- con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze:
  - la Società Stretto di Messina S.p.a. è posta in liquidazione;
  - per lo svolgimento delle attività liquidatorie, è nominato un commissario liquidatore che dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla nomina.

**Il comma 10** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi conseguenti all'attuazione del presente articolo:

- mediante utilizzo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61 della legge finanziaria 2003 (289/2002<sup>2</sup>) 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.

---

<sup>2</sup> Legge 27 dicembre 2002, n. 289 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)".



**Il collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente**

Il progetto prevede un ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 ml. La sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 ml, mentre la sezione ferroviaria comprende due binari con due marciapiedi laterali pedonabili. Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (circa 40 km), in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro.

La legge n. 1158/1971 disciplina il collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente. Nel 1985 la Società Stretto di Messina viene riconosciuta quale concessionaria per lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera per il collegamento stabile tra Sicilia e Continente e nel 1992 presenta il progetto di massima per la realizzazione dell'opera. Nel 1997 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto presentato nel 1992 (voto n. 220 del 10 ottobre) mentre nel 1999 il CIPE, con delibera n. 33 del 19 febbraio, prende atto della necessità di procedere ad ulteriori valutazioni sul progetto presentato dalla società "Stretto di Messina" e dispone approfondimenti da parte di Advisors.

Nella delibera CIPE 121/2001 l'opera "Ponte sullo Stretto di Messina" viene inclusa come opera già avviata con legge propria, di cui si conferma il carattere di rilevanza nazionale. Il costo previsto è di 4.957,99 Meuro e la previsione di spesa nel triennio 2002-2004 di 305 Meuro. Il decreto legislativo 190/2002 stabilisce le procedure per l'approvazione dei progetti e individua nella Società Stretto di Messina Spa il soggetto aggiudicatore. Nel 2003 la Commissione VIA del Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole sullo studio integrato dell'ambiente (SIA) e il Gruppo di Alto Livello per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) include il ponte sullo Stretto tra i 18 progetti prioritari a livello europeo da rendere operativi entro il 2020. I Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali e le Regioni Calabria e Sicilia esprimono parere favorevole con raccomandazioni e prescrizioni. Il 31 luglio il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare. Il CIPE, con delibera n. 66 del 1° agosto 2003, approva il progetto preliminare del ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti, determinando l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera ed il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'Intesa Stato - regione sulla sua localizzazione. Il costo previsto è di 4.684,3 Meuro a valori 2002. In novembre viene firmato l'Accordo di Programma tra il MIT, il Ministero dell'Economia, le Regioni Calabria e Sicilia, RFI, ANAS e Società Stretto di Messina Spa. A dicembre, il Consiglio dei Ministri dei trasporti europei approva la proposta della Commissione UE del 1° ottobre di revisione delle Reti TEN, che prevede anche la realizzazione del ponte sullo Stretto.

A gennaio 2004 sono approvati la Convenzione e l'allegato Piano Finanziario. Il MIT e la Società Stretto di Messina stipulano l'Atto Aggiuntivo alla nuova Convenzione relativo alle modalità di approvazione dei futuri aggiornamenti del piano finanziario. Viene pubblicato il bando di gara della Stretto di Messina Spa per la selezione del General Contractor al quale affidare la progettazione definitiva e la realizzazione

dell'opera. Nella relazione presentata al Parlamento dalla Struttura tecnica del Ministero, in data 30 dicembre, si riporta che il 40% del costo totale è a carico della Società Stretto di Messina (aumento di capitale), il restante 60% da reperire sui mercati internazionali senza garanzie dello Stato.

Il 12 ottobre 2005 la gara viene aggiudicata in via provvisoria alla cordata guidata da Impregilo Spa con Sacyr S.A, Società Italiana per Condotte d'Acqua Spa, C.M.C. Cooperativa Muratori & Cementisti, Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd - A.C.I. Scpa, Consorzio Stabile. L'inizio dei lavori è previsto per il 2006 ed avrà una durata di sei anni. Il 24 novembre il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina Spa delibera l'aggiudicazione definitiva della gara per il General Contractor al raggruppamento guidato da Impregilo.

Il 16 gennaio 2006 viene firmato il contratto con Parsons Transportation Group per l'affidamento dei servizi di project management consulting, riguardanti le attività di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari. Il 26 marzo viene sottoscritto il contratto tra la Stretto di Messina Spa e la Società Impregilo, capogruppo mandataria del raggruppamento temporaneo d'impresе (RTI), per l'affidamento a Contraente generale della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari. Il contratto è del valore di 3,9 miliardi di euro e prevede dieci mesi per la progettazione definitiva ed esecutiva e 5 anni per la realizzazione dell'opera. L'art. 2, comma 91, del decreto-legge 262/2006 modifica la composizione del capitale sociale di Stretto di Messina Spa e autorizza la società 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.

A partire dal 1° ottobre 2007 la società Stretto di Messina Spa è controllata da ANAS che ha una partecipazione al capitale sociale dell'81,848%, nell'ambito di una compagine azionaria che vede RFI con il 13% e le Regioni Calabria e Siciliana con una partecipazione pari al 2,6% ciascuno.

Il CIPE, con delibera n. 91 del 30 settembre 2008, prende atto dell'imminente scadenza (5 novembre 2008) del termine quinquennale di efficacia del vincolo preordinato all'esproprio derivante dalla delibera n. 66/2003 e dell'impossibilità di approvare entro tale termine il progetto definitivo dell'opera. Delibera quindi che venga reiterato il vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione del "Ponte sullo Stretto di Messina", il cui progetto preliminare è stato approvato con delibera 1 agosto 2003, n. 66.

L'opera è contemplata dalla delibera CIPE n. 10/2009 di ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche. Il decreto legge 78/2009 assegna alla Società "Stretto di Messina Spa" un contributo in conto impianti di 1.300 Meuro a valere sulle risorse del Fondo infrastrutture, in sostituzione dei fondi della Società Fintecna, ex azionista di maggioranza della Stretto di Messina e demanda al CIPE di determinare le quote annuali del contributo. Viene prevista la nomina di un Commissario straordinario, fissando in 60 giorni la durata dell'incarico. Con DPCM 6 agosto 2009, il Commissario straordinario viene individuato nella persona dell'Amministratore delegato della "Stretto di Messina Spa", dott. Piero Ciucci.

Il CIPE, con delibera 77/2009, attribuisce alla "Stretto di Messina Spa" la responsabilità della realizzazione della "variante di Cannitello", in modo da assicurarne la coerenza con gli altri interventi da eseguire nel territorio calabrese. Nella seduta del

21 settembre 2009, il consiglio d'amministrazione della "Stretto di Messina Spa" approva lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione di concessione e il piano economico finanziario (PEF) aggiornato. Il 25 settembre 2009 viene firmato l'accordo tra la Società Stretto di Messina e il Contraente Generale Eurolink, finalizzato al riavvio delle attività. Nella stessa data viene sottoscritta l'intesa tra la Stretto di Messina e il Project Management Consultant, la statunitense Parsons Transportation Group. Il Commissario straordinario trasmette al CIPE gli accordi sottoscritti dalla Stretto di Messina con il Contraente Generale Eurolink e con il Project Management Consultant, il PEF aggiornato e il piano a valori costanti, allegato alla convenzione di concessione. Il Commissario sottolinea la necessità di procedere alla revisione dell'Accordo di Programma sottoscritto il 27 novembre 2003. Il 2 ottobre ha inizio l'attività di Eurolink inerente le attività propedeutiche alla realizzazione dell'opera; l'8 ottobre viene dato l'avvio alle attività di Parsons e il 28 ottobre 2009 avvia le attività anche il Monitore Ambientale. Il CIPE, con delibera n. 102/2009 prende atto della relazione del Commissario straordinario relativa alla rimozione degli ostacoli che si frappongono al riavvio delle attività di realizzazione del "Ponte sullo Stretto di Messina" e del PEF approvato dal CdA della Società "Stretto di Messina Spa" e delibera la prima quota annua del contributo in conto impianti di 1,3 miliardi di euro, determinata in 12,7 Meuro e imputata sulle disponibilità del Fondo infrastrutture. L'11 novembre 2009, ai sensi dell'art.20 del decreto-legge 185/2008, viene nuovamente nominato commissario straordinario Pietro Ciucci. La nomina ha durata triennale. Il 30 novembre 2009 è stipulata la convenzione aggiornata, comprendente il Piano finanziario, tra il MIT e la società Stretto di Messina. Il CIPE, nella seduta del 17 dicembre, assegna 213 Meuro ad ANAS e 117 Meuro a RFI quali quote partecipative all'aumento di capitale della Società Stretto di Messina Spa, nonché 7 Meuro per il finanziamento della variante di Cannitello, opera complementare alla realizzazione del Ponte. Il 21 dicembre 2009 l'Assemblea straordinaria degli azionisti della Stretto di Messina approva l'aumento di capitale di 900 Meuro da eseguire in 5 anni, in relazione ai fabbisogni conseguenti ai lavori di realizzazione del Ponte. In particolare ANAS si impegna ad intervenire con 683 Meuro (di cui 470 assegnati dalla legge finanziaria 2010 e 213 con Delibera CIPE del 17 dicembre 2009), RFI partecipa con 117 Meuro (13%). La Regione Siciliana, nell'impegnarsi a sottoscrivere la propria quota di competenza pari a 23 Meuro (2,6%), dichiara la disponibilità ad intervenire fino all'importo massimo di 100 milioni. Il 22 dicembre 2009, con apposita norma contenuta nella legge finanziaria per il 2010, viene approvata la Convenzione stipulata tra la Stretto di Messina ed il Ministero delle infrastrutture (legge 192/2009 articolo 2, comma 205). Il 24 dicembre 2009 vengono iniziati i lavori per la realizzazione della variante ferroviaria di Cannitello, propedeutici alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. La legge finanziaria per il 2010 (legge 192/2009, art. 2, comma 204) autorizza per l'anno 2012 la spesa di 470 milioni di euro per un ulteriore aumento del capitale della società per lo studio, la progettazione, la gestione e l'esercizio del solo collegamento viario, a valere Fondo grandi eventi di cui all'articolo 7-quinques, comma 1, del decreto-legge 5/2009. Il 29 dicembre 2009 la Corte dei Conti approva la relazione concernente: "Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina". La Corte ritiene opportuna una attenta valutazione di:

- a) fattibilità tecnica;
- b) attualizzazione delle stime di traffico;
- c) compatibilità ambientale;
- d) completezza delle modalità di imputazione nel bilancio dello Stato delle

somme, già destinate all'intervento per il Ponte sullo stretto di Messina e successivamente oggetto di riutilizzazione.

Il 1° aprile 2010 il General Contractor Eurolink avvia la progettazione definitiva delle opere a terra. Il 3 febbraio 2010 il Commissario comunica che sono state avviate le indagini geognostiche che dureranno fino ad aprile 2010 e il monitoraggio ambientale ante operam, che avrà una durata di almeno 12 mesi. Tra maggio e giugno 2010 sono avviate indagini di campo, l'aggiornamento del SIA, il monitoraggio ambientale, territoriale e sociale e prove aerodinamiche per il Ponte nelle gallerie del vento di Milano, Copenaghen e Ottawa. A settembre 2010 viene siglato il protocollo d'intesa tra le Università degli Studi di Messina e quella degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, la Società Stretto di Messina, il Contraente generale Eurolink, il Project management Consultant Parsons Transportation Group e Sviluppo Italia Sicilia, finalizzato a creare opportune forme di collaborazione per l'intera durata della realizzazione dell'opera.

Nell'Allegato Infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011-2013 l'opera " Ponte Stretto di Messina – Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre 2010 la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

A novembre sono completate le attività operative da parte del Contraente generale, del Monitore Ambientale e del Project Management Consultant, per l'esecuzione delle indagini topografiche e geognostiche, nonché nelle attività di monitoraggio *ante operam* e nel relativo controllo dei vari lavori. Il 20 dicembre 2010 il Contraente generale Eurolink invia alla Società Stretto di Messina il progetto definitivo del ponte e degli oltre 40 km di raccordi stradali e ferroviari. Il progetto definitivo comprende anche la progettazione svolta dall'architetto Daniel Libeskind per alcune principali opere connesse alla realizzazione del Ponte.

Tra il 21 marzo e il 10 maggio 2011 la Società Stretto di Messina e il Contraente generale Eurolink firmano accordi procedurali per la gestione dei siti di conferimento delle terre con il Comune di Melicuccà sul lato calabro e con i Comuni di Messina, Torregrotta, Valdina e Venetico su lato siciliano. Viene inoltre firmato un accordo con la Coldiretti, Unione Piccoli Proprietari Immobiliari, Associazione Sindacale Piccola Proprietà Immobiliare territoriale, per la definizione delle procedure espropriative.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera " Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ; "5: Stato

attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)". L'opera è inoltre identificata tra quelle che confluiranno nel Piano Nazionale per il Sud.

Il 6 maggio 2011 ANAS comunica che "è in fase conclusiva il processo di verifica del progetto definitivo, strutturato dalla Società con il coinvolgimento di Parsons Transportation Group Inc, che assicura un controllo tecnico terzo e indipendente della progettazione del Ponte, del validatore Rina Check Srl e del Comitato scientifico; dalla verifica, ormai conclusa, risulta che il costo dell'opera (ponte più 40 km di raccordi

stradali e ferroviari) è in linea con l'ammontare previsto nel progetto preliminare approvato dal Cipe nel 2003 e aggiornato a 6,3 miliardi di euro nel piano finanziario approvato e ancora attualmente in vigore".

Dalla rilevazione dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP) sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal responsabile unico del procedimento (RUP) al 31 maggio 2011, risulta completata la progettazione definitiva ed in fase di elaborazione il Piano economico finanziario. L'avvio dei lavori è programmato per aprile 2012 e l'ultimazione per giugno 2018.

Nell'ottobre 2012 il 10° "allegato infrastrutture" relativo al Programma delle infrastrutture strategiche, annesso al Documento di economia e finanza riporta il Ponte sullo Stretto nella tabella 0 evidenziando un costo di 8.549,90 milioni, pari al costo del progetto definitivo, e una disponibilità pari a 1.227 milioni. Tuttavia la delibera CIPE 6/2012 ha operato una riduzione del finanziamento di 1.287 milioni su 1.300 assegnati con delibera CIPE 102/2009 e di 330 milioni assegnati con delibera CIPE 121/2009.



## Articolo 2

### *(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)*

1. Nelle more del completamento del processo di riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale, per l'anno 2012, il fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con

modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, è ripartito con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sulla base del criterio storico.

**L'articolo 2** contiene una disposizione identica all'articolo unico del disegno di legge Atto Camera 5534-*ter decies*, derivante dallo stralcio dell'articolo 9, comma 1, capoverso art. 16-bis, comma 3, del disegno di legge n. 5534 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)"; lo stralcio è stato disposto dal Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 120, comma 2, del Regolamento, e comunicato all'Assemblea il 18 ottobre 2012.

**Il comma 1** stabilisce che:

- nelle more del completamento del processo di riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale;
- per l'anno 2012:
  - il fondo di cui agli articoli:
    - 21, comma 3, del decreto-legge 98/2011<sup>3</sup>;
    - 30, comma 3, del decreto-legge 201/2011<sup>4</sup>;
  - è ripartito:
    - con decreto:
      - del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
      - da adottare d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;
    - sulla base del criterio storico.

---

<sup>3</sup> Decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria".

<sup>4</sup> Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici".

L'articolo 21, comma 3, del citato decreto-legge 98/2011 ha istituito il Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, con una dotazione di 400 milioni di euro annui a decorrere dal 2011. L'articolo 30, comma 3, del citato decreto-legge 201/2011 ha incrementato la dotazione del Fondo di 800 milioni di euro annui a decorrere dal 2012.

L'articolo 9, comma 1, del citato disegno di legge di stabilità 2013 sostituisce l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95/2012<sup>5</sup>, relativo al finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, e istituisce il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione verrà determinata con successivo D.P.C.M. in misura tale che la dotazione del Fondo corrisponda agli attuali stanziamenti, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La norma detta disposizioni per la ripartizione del Fondo, prevedendo criteri di ripartizione finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento dell'efficienza del servizio. Il comma 2 prevede l'entrata in vigore dell'articolo alla data di pubblicazione della legge in esame sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Il vigente articolo 16-*bis* demanda a un D.P.C.M., da emanare entro il 31 ottobre 2012, la definizione di criteri e modalità di ripartizione e trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui all'articolo 21, comma 3, del citato decreto-legge 98/2011 e all'articolo 30, comma 3, del citato decreto-legge 201/2011. Stabilisce inoltre che le risorse di detto Fondo, e quelle derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio, una volta emanato il D.P.C.M., non possano essere destinate a finalità diverse dal finanziamento del trasporto pubblico locale, compreso quello ferroviario.

---

<sup>5</sup> Decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario".





## Ultimi dossier del Servizio Studi

390	Dossier	Diffamazione a mezzo della stampa o altro mezzo di diffusione AA.SS. 3491 e 3492 - Elementi di documentazione e di diritto comparato
391	Dossier	Rappresentanze di genere - Note sull'A.S. n. 3290-A relativo agli enti territoriali
392	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 3510 Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2012
393	Dossier	Riforma elettorale - Il testo base della Commissione affari costituzionali del Senato (A.S. nn. 2 e abbinati)
394	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3519 Delega al Governo recante disposizioni per un sistema fiscale più equo, trasparente e orientato alla crescita
395	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3534 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, recante disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute (Testo trasmesso dalla Camera)
396	Schede di lettura	A.S. n. 3520 Disposizioni di revisione della Costituzione e altre disposizioni costituzionali in materia di autonomia regionale
397/1	Testo a fronte	Disegno di legge A.S. n. 3533 "Conversione in legge del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" Vol. I - Le novelle
397/2	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3533 "Conversione in legge del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" Vol. II - Schede di lettura
398	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 71-355-399-1119-1283-B "Modifiche alla disciplina del condominio negli edifici"
399	Dossier	Disegni di legge AA.SS. nn. 3508, 1355 e 1515 Il rapporto di lavoro tra i membri del Parlamento ed i loro collaboratori Note di lettura ed elementi di diritto comparato
400	Schede di lettura	Disegni di legge A.S. n. 3256 e connessi Istituzione della Giornata dell'Unità d'Italia e A.S. n. 3366-A Norme sull'acquisizione di conoscenze e competenze in materia di "Cittadinanza e Costituzione" e sull'insegnamento dell'inno di Mameli nelle scuole
401	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 3549 Conversione in legge del decreto-legge 29 ottobre 2012, n. 185, recante disposizioni urgenti in materia di trattamento di fine servizio dei dipendenti pubblici

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico PDF su Internet, all'indirizzo [www.senato.it](http://www.senato.it), seguendo il percorso: "Leggi e documenti - dossier di documentazione - Servizio Studi - Dossier".