

23/50/SR11/C4

**POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA CONVERSIONE IN LEGGE DEL  
DECRETO-LEGGE 31 MARZO 2023, N. 35, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER  
LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO STABILE TRA LA SICILIA E LA  
CALABRIA**

**Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281**

***Punto 11) Odg Conferenza Stato Regioni***

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome preso atto e su proposta delle Regioni Sicilia e Calabria evidenzia quanto segue.

Nel testo normativo proposto si registra, in generale, un non adeguato coinvolgimento istituzionale delle Amministrazioni regionali interessate, prime beneficiarie e principali portatrici di interesse alla realizzazione dell'opera Ponte sullo Stretto, nonché componenti della società concessionaria Stretto di Messina.

La impostazione del provvedimento legislativo, infatti, non valorizza il ruolo da esse rivestito anche all'interno della compagine sociale della Società Ponte sullo Stretto nella configurazione dei vari istituti previsti, connessi alla progettazione e gestione dell'opera.

Al riguardo si fa rinvio a quanto previsto in ordine:

- alla **nomina del Commissario**, a
- alla **nomina del Comitato scientifico**
- alla **determinazione dei criteri per la individuazione del capitale sociale** ( art. 2, c.2)
- all'**aumento del capitale e ridefinizione quote** (art. 2, c.4) ad opera del MIT, (art. 1, c.1 lett.d), e di concerto con MEF
- compensi degli amministratori, del Commissario e del Comitato Scientifico

Detti argomenti si ritiene debbano essere oggetto di preventiva intesa con le Amministrazioni regionali ed essere ricompresi con chiarezza, soprattutto per la parte relativa ai criteri per la individuazione del capitale sociale e dell'aumento del capitale, nell' Accordo di programma, previsto all'art. 2, c.7, affinché le Amministrazioni regionali possano ex ante quantificare con chiarezza l'ammontare complessivo degli oneri finanziari a proprio carico connessi all'investimento.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla realizzazione dell'opera, le Regioni Calabria e Siciliana osservano che essa deve ripercorrere l'approccio di efficienza che ha caratterizzato anche la ricostruzione del Ponte di Genova. Ciò detto, sarebbe comunque opportuno si procedesse anche a:

- Coinvolgere maggiormente le Regioni direttamente interessate, nelle diverse fasi che riguarderanno l'iter fino al completamento dell'opera;
- Ampliare la Commissione dei 9 esperti, che è fondamentale a supporto della Stazione Appaltante (Società Stretto Messina), e/o eventualmente pensare anche ad un'ulteriore e più ampia

Commissione che abbia competenze in tutti gli ambiti, dalle molteplici tematiche progettuali, a quelli amministrativi, fino a quelli contrattuali e giuridici, al fine di meglio garantire l'efficienza del processo ed il contenimento della spesa, soprattutto in ragione delle possibili varianti che potrebbero insorgere in fase di costruzione;

- Attuare Iter snelli di "controllo terzo" che, se opportunamente concepiti, possono risultare migliorativi senza per questo incidere sulle tempistiche di realizzazione, così come fatto anche per le opere ferroviaria inserite nel PNRR.

Si propongono di seguito le seguenti proposte emendative:

✓ **Art. 2, comma 8: aggiungere le parole in rosso**

Per le finalità di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **sentite le regioni Sicilia e Calabria**, è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della citata legge n. 1158 del 1971.

Motivazione

Le convenzioni incidono su aspetti rilevanti per le Regioni, quali:

- *“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”* (le tariffe di pedaggio, oltre che sull'aspetto della continuità territoriale fra le regioni, incidono quale voce di costo per i contratti di trasporto pubblico regionale e locale, ferroviario e su strada);
- *“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.”* (che è una voce di costo per i contratti di trasporto pubblico ferroviario di competenza regionale).

✓ **Art. 4, comma 7: aggiungere le parole in rosso**

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, **nonché le opere di rifunzionalizzazione delle infrastrutture esistenti**, che costituiscono interventi di carattere prioritario. **Nella ripartizione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, si tiene conto delle opere necessarie alla rifunzionalizzazione dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.**

Motivazione

La realizzazione del collegamento stabile sullo Stretto di Messina comporta la necessità di adeguare le infrastrutture esistenti e di destinarle a diverse funzioni, in tutto o in parte, cessando o riducendosi alcune funzioni di collegamento fra le due sponde dello Stretto. Anche alcune infrastrutture ferroviarie dovranno assolvere funzioni prevalenti di collegamento regionale e metropolitano.