

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

N. 2982

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro dei Trasporti**

(BERNINI)

**di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(CIRINO POMICINO)

**col Ministro del Tesoro**

(CARLI)

**col Ministro dei Lavori Pubblici**

(PRANDINI)

**col Ministro dell'Ambiente**

(RUFFOLO)

**e col Ministro per i Problemi delle Aree Urbane**

(CONTE)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 SETTEMBRE 1991**

---

**Interventi a favore della società Stretto di Messina  
e modifiche alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158**

---

ONOREVOLI SENATORI. - La legge 17 dicembre 1971, n. 1158, ha autorizzato l'affidamento ad una società per azioni a prevalente capitale pubblico della progettazione, costruzione ed esercizio dell'opera di collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente.

Nel dicembre 1985 si è provveduto alla relativa concessione alla spa Stretto di Messina, cui partecipano l'IRI, l'ANAS, l'ente Ferrovie dello Stato e le regioni Sicilia e Calabria.

Dal 1986 ad oggi la società concessionaria ha elaborato un rapporto di fattibilità relativo alle tre soluzioni tecniche ipotizzate per la realizzazione dell'opera, nonché due progetti di massima preliminari.

È attualmente in corso la progettazione di massima definitiva del ponte sospeso ad una campata, la cui elaborazione sarà completata entro il 1992 ed il cui costo previsto ammonta a circa 54 miliardi di lire pari all'1,54 per cento del costo complessivo stimato per la costruzione del collegamento.

Per consentire il completamento del progetto di massima si rende necessario intervenire, con il presente disegno di legge, con un contributo finanziario di lire 40 miliardi a favore della società Stretto di Messina. Si provvede in sostanza ad autorizzare l'erogazione delle somme già inserite a tale scopo nella tabella B della legge finanziaria 1991, in ragione di lire 10 miliardi per il 1991 e di lire 15 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993.

In occasione di tale conferimento finanziario si è ritenuto opportuno provvedere anche in ordine alla semplificazione di alcune procedure disciplinate dalla legge n. 1158 del 1971, relative alla fase della progettazione dell'opera.

In primo luogo, data la particolare complessità e rilevanza dell'opera da eseguire, è

avvertita l'esigenza di procedere all'elaborazione del progetto esecutivo avvalendosi dell'apporto tecnologico delle imprese costruttrici. Consentendo alla società concessionaria di affidare anche la progettazione esecutiva all'impresa aggiudicataria dei lavori di costruzione si possono evitare gli inconvenienti che spesso si presentano quando in sede esecutiva emergono incoerenze tra le soluzioni progettuali previste e le tecnologie dell'impresa, e che si traducono in termini di maggiori costi e di più lunghi tempi di ultimazione.

Il progetto verrebbe quindi elaborato direttamente dall'impresa costruttrice, sotto il controllo della società concessionaria.

A tal fine occorre intervenire sulla legge n. 1158 del 1971, sostituendo la norma che disciplina in modo specifico la fase procedurale della presentazione del progetto esecutivo e della relativa approvazione da parte dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti.

Per effetto di tale modifica viene in sostanza trasferita dallo Stato alla società concessionaria la fase della valutazione relativa al progetto esecutivo.

A tutela dell'Amministrazione è apparso opportuno prevedere che questa venga periodicamente informata dalla società concessionaria in ordine all'andamento della progettazione esecutiva, onde riservare agli enti pubblici più direttamente interessati all'opera (ANAS ed ente Ferrovie dello Stato) la facoltà di partecipazione ai relativi lavori, manifestando esigenze specifiche nell'ambito di rispettiva competenza.

Peraltro si è previsto che ulteriori procedure di più approfondito controllo e verifica sul progetto esecutivo possano eventualmente rendersi necessarie qualora si provveda all'erogazione del contributo a carico dello Stato di cui al sesto comma dell'articolo 4 della legge n. 1158 del 1971. A tal

fine si è stabilito che i contenuti e le modalità del controllo tecnico verranno disciplinati con la stessa legge che stabilirà l'entità del contributo necessario al compimento dell'opera.

Il controllo dell'Amministrazione, pur articolato nelle forme sopra descritte, rimane tuttavia limitato essenzialmente agli aspetti tecnici della progettazione e non investe, in tale fase, le previsioni di spesa elaborate dalla società concessionaria.

Pertanto si è ritenuto che, in assenza di prestabilite previsioni relative al costo effettivo dell'opera, non possa mantenersi in vita il meccanismo secondo cui, all'entrata in esercizio dell'opera, lo Stato provvede alla totale copertura dei costi sostenuti dalla concessionaria. Viene quindi abrogata la norma della legge n. 1158 del 1971 che stabilisce le modalità per l'erogazione del contributo integrativo.

Il secondo intervento di semplificazione procedurale viene attuato con l'introduzione dello strumento della conferenza di servizi, che attualmente riceve larga applicazione nel campo dei lavori pubblici, inteso a snellire e ad attribuire organicità alla fase procedurale che segue l'approvazione del progetto di massima: per un'opera della complessità tecnica quale l'attraversamento dello stretto occorre potere effettuare ogni valutazione preliminare in un unico contesto e con la partecipazione di tutte le amministrazioni pubbliche interessate, al fine di pervenire in tempi ragionevoli a determinazioni coordinate e definitive.

In ordine all'articolo 1 si fa presente che la legge finanziaria per il 1991 indica alla tabella B la somma di lire 40 miliardi (ripartita in lire 10 miliardi per il 1991, lire 15 miliardi per il 1992 e lire 15 miliardi per il 1993) da conferire alla società Stretto di Messina per l'esecuzione del progetto di massima del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente.

La somma è compresa tra gli importi dei fondi speciali da preordinare in relazione a provvedimenti legislativi non ancora perfezionati. Con il disegno di legge in esame si provvede appunto a rendere erogabili i fondi suddetti, autorizzando la spesa a favore della Società concessionaria.

Con l'articolo 2 viene sostituito il terzo comma dell'articolo 4 della legge n. 1158 del 1971, che regola la presentazione e l'approvazione del progetto esecutivo: si prevede la facoltà della società concessionaria di affidare la progettazione esecutiva alle imprese appaltatrici della costruzione dell'opera, nonchè poteri di controllo dell'Amministrazione nel corso della progettazione stessa.

Viene inoltre modificato il sesto comma dello stesso articolo ed integrato con la previsione di controlli e verifiche tecniche sulla progettazione esecutiva, da stabilire con la stessa legge che fisserà il contributo statale integrativo per il compimento dell'opera.

L'articolo 2 abroga inoltre i commi nono e decimo dell'articolo 4, che prevedono l'eventuale contributo integrativo inteso a coprire il costo definitivo dei lavori, e modifica i commi primo e quarto dell'articolo 5, nelle parti in cui fanno riferimento alla fase di approvazione del progetto esecutivo; abroga poi l'ultimo comma dell'articolo 9, che pure si riferisce a tale fase.

L'articolo 3 prevede la convocazione della conferenza di servizi per la semplificazione del procedimento nella fase di valutazione del progetto di massima.

La conferenza dei servizi si svolge secondo le modalità previste dall'articolo 14 della legge n. 241 del 1990. È però introdotto un meccanismo ulteriore, relativo ai casi di dissenso della singole amministrazioni, nei quali è previsto l'intervento del Presidente del Consiglio dei ministri, che si pronuncia in luogo dell'amministrazione dissenziente.

## RELAZIONE TECNICA

La legge 17 dicembre 1971, n. 1158, autorizza la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente, mediante affidamento in concessione dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni partecipata in via maggioritaria, direttamente o indirettamente, dall'Istituto per la ricostruzione industriale, nonché dall'ANAS, dall'ente Ferrovie dello Stato, dalle regioni Sicilia e Calabria e da amministrazioni ed enti pubblici.

Nel rispetto di questa legge, la società, denominata Stretto di Messina spa, è stata costituita con atto del notaio Enrico Castellini di Roma in data 11 giugno 1981, con la partecipazione di Italstat (24 per cento), Finsider (24 per cento), IRI (3 per cento), ANAS (12,25 per cento), ente Ferrovie dello Stato (12,25 per cento), regione Calabria (12,25 per cento) e regione Sicilia (12,25 per cento). In data 31 maggio 1984 la Finsider ha ceduto il proprio pacchetto alla Italstat che pertanto risulta, allo stato, titolare del 48 per cento del capitale sociale.

Con decreto n. 3437 del 27 dicembre 1985 dei Ministri di lavori pubblici e dei trasporti e di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e della marina mercantile, è stata assentita alla Stretto di Messina spa la concessione per lo studio, la progettazione, la costruzione, nonché l'esercizio del solo collegamento viario. Con lo stesso decreto è stata altresì approvata e resa esecutiva la convenzione n. 18494 di repertorio ANAS stipulata in pari data tra l'ANAS, le Ferrovie dello Stato e la spa Stretto di Messina per disciplinare tra le parti i rapporti derivanti dalla concessione affidata.

Alla fine di giugno 1986 la società, al termine di studi, analisi, indagini e sperimentazioni, ha presentato ai committenti il rapporto di fattibilità relativo a tre tipologie: aerea, alvea e subalvea. alla fine di novembre 1987 ha presentato, inoltre, un riscontro su un successivo studio realizzato da Tecnomare, per conto di un raggruppamento di imprese composto anche da Snamprogetti, SAIPEM e SPEA.

Per l'elaborazione del rapporto e del riscontro suddetti l'investimento ammonta a complessivi 25,814 miliardi di lire, che corrispondono allo 0,74 per cento del costo di costruzione dell'opera di attraversamento, attualmente stimato in lire 3.500 miliardi.

Con l'approvazione del rapporto di fattibilità, i concedenti hanno autorizzato la concessionaria a proseguire con la progettazione di due ponti sospesi, rispettivamente a una e a due campate.

Alla fine di maggio 1990 la concessionaria ha consegnato ai concedenti i due progetti di massima preliminari.

L'investimento relativo a questa fase ammonta a 31,988 miliardi di lire, pari allo 0,91 per cento del costo presunto per la realizzazione dell'opera.

Dopo l'esame delle conclusioni dei due progetti preliminari, i concedenti hanno autorizzato la concessionaria a proseguire con la

progettazione di massima definitiva del ponte sospeso ad una campata che, iniziata nel marzo 1991, sarà completata entro il 31 dicembre 1992.

Occorre sottolineare che la progettazione di massima di un ponte, struttura prototipo per eccellenza che nella fattispecie è addirittura un *unicum*, è già una progettazione totalmente definitiva; la progettazione esecutiva, sempre in questa fattispecie, è una progettazione di officina, di cantiere, in una parola una progettazione costruttiva.

Per l'elaborazione della progettazione definitiva è previsto un investimento complessivo di 54,100 miliardi di lire, pari all'1,54 per cento del costo di realizzazione presunto.

Il complesso degli investimenti per studi, analisi, indagini, sperimentazioni, rapporto di fattibilità e successivo riscontro, progettazioni di massima preliminari e progettazione definitiva, ammonterà, pertanto, alla fine del 1992, ad un importo, tra spese effettuate e preventivo di quelle da effettuare, di 111,902 miliardi di lire, pari al 3,19 per cento del costo presunto per la costruzione dell'opera.

A fronte di questo importo la concessionaria può imputare:

il capitale sociale per complessive lire 51,020 miliardi (ancora in via di sottoscrizione per lire 8,112 miliardi);

il contributo per complessive lire 10 miliardi incassato nel 1989, in applicazione dell'articolo 13, comma 14, della legge 11 marzo 1988, n. 67 (legge finanziaria 1988);

il contributo di 40 miliardi accantonati in tabella B della legge 29 dicembre 1990, n. 405 (legge finanziaria 1991).

Per quanto concerne il restante onere di lire 10 miliardi, ad esso si farà fronte con le risorse previste dall'articolo 9 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, per i progetti integrati per le infrastrutture e gli impianti tecnologici nelle aree urbane, la cui procedura di attivazione delle somme stesse è in corso di formalizzazione.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Per il completamento del progetto di massima dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina, di cui alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è autorizzata la spesa di lire 40 miliardi, in ragione di lire 10 miliardi per il 1991 e di lire 15 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'erogazione di un contributo di pari importo in favore della società Stretto di Messina.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## Art. 2.

1. Il terzo comma dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è sostituito dai seguenti:

«Il progetto esecutivo dovrà essere predisposto, entro il termine fissato con il decreto di cui al comma precedente, a cura della società concessionaria, la quale potrà affidarne la redazione, in tutto o in parte, alle imprese incaricate della costruzione dell'opera, sotto il suo diretto controllo e la sua responsabilità.

La società concessionaria dovrà riferire annualmente in ordine allo stato della progettazione esecutiva ed alla relativa quantificazione dei costi all'ANAS e all'ente Ferrovie dello Stato, i quali potranno formulare osservazioni e disporre varianti tecniche.

Il progetto esecutivo dovrà essere approvato dal consiglio di amministrazione della società concessionaria».

2. Il sesto comma dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, è sostituito dal seguente:

«L'eventuale contributo a carico dello Stato, da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria al compimento dell'opera, è stabilito con legge, sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima. Tale legge stabilisce altresì gli opportuni controlli e verifiche da parte degli organi tecnici dello Stato sulla progettazione esecutiva predisposta dalla concessionaria».

3. Sono abrogati il nono ed il decimo comma dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

4. Al primo comma dell'articolo 5 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sono soppresse le parole: «che approvano i progetti esecutivi».

5. Al quarto comma dell'articolo 5 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, le parole: «L'approvazione del progetto esecutivo a norma del terzo comma del precedente articolo 4» sono sostituite dalle seguenti: «L'approvazione del progetto di massima».

6. È abrogato l'ottavo comma dell'articolo 9 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

### Art. 3.

1. Il progetto di massima approvato, corredato dalla valutazione di impatto ambientale, viene comunicato dalla società concessionaria alle amministrazioni dello Stato interessate ed agli enti tenuti ad adottare atti di intesa, nonchè a rilasciare pareri, autorizzazioni, concessioni, approvazioni, nulla osta o assensi comunque denominati previsti dalle leggi statali e regionali.

2. Decorsi sessanta giorni dalla comunicazione di cui al comma 1, il Ministro dei lavori pubblici convoca, con preavviso non inferiore a trenta giorni, una conferenza di servizi, la quale si svolge a norma dell'arti-

colo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e si esprime entro centoventi giorni dalla convocazione. Alla conferenza è convocata l'amministrazione cui è preposto il Ministro per i problemi delle aree urbane.

3. Le determinazioni concordate nella conferenza tra tutte le amministrazioni intervenute sostituiscono ad ogni effetto gli atti di cui al comma 1.

4. In caso di dissenso di alcuna delle amministrazioni e limitatamente all'oggetto del dissenso stesso, il Ministro dei lavori pubblici trasmette gli atti al Presidente del Consiglio dei ministri, che decide, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, con decreto che tiene luogo dei relativi atti.