

XVI legislatura

A.S. 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. 142



servizio del bilancio
del Senato



Servizio del Bilancio

Direttore ...

tel. ...

Segreteria

tel. 5790

Uffici

**Documentazione degli effetti finanziari
dei testi legislativi**

dott.ssa Chiara Goretti

tel. 4487

**Verifica della quantificazione
degli oneri connessi a testi legislativi
in materia di entrata**

avv. Giuseppe Delreno

tel. 2626

**Verifica della quantificazione
degli oneri connessi a testi legislativi
in materia di spesa**

dott. Renato Loiero

tel. 2424

Consigliere addetto al Servizio

dott. Melisso Boschi

tel. 3731

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

INDICE

<i>Articolo 1 (Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente).....</i>	<i>1</i>
<i>Articolo 2 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale).....</i>	<i>10</i>

Articolo 1
(Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente)

Il comma 1 stabilisce che, 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.

Il comma 2 prevede che 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 autonoma funzionalità.

Il comma 3 riferisce che 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.

La RT riferisce che il presente articolo si rende necessario per consentire la verifica, stante la particolare situazione di tensione dei mercati finanziari internazionali, della sostenibilità finanziaria del piano economico finanziario del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente. In tale quadro, la Società Stretto di Messina S.p.A. ed il Contraente generale possono stipulare un apposito atto aggiuntivo al contratto vigente secondo il percorso delineato dallo stesso articolo.

La Società Stretto di Messina S.p.A., entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto aggiuntivo, presenta al CIPE, ai fini di un primo esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera, i piani economico finanziari, accompagnati da adeguata istruttoria che ne dimostri la sostenibilità finanziaria e la bancabilità del progetto.

Il CIPE può, in tale sede, esaminare anche singole parti progettuali, purché dotate di una propria funzionalità ed essenziali per la realizzazione del Ponte.

Alla valutazione in linea tecnica del progetto definitivo da parte del CIPE, conseguono le attività di selezione della migliore offerta di finanziamento per la quota privata.

In caso di mancata individuazione del soggetto finanziatore entro il termine per l'esame del progetto definitivo, al comma 3 si prevede che vengano sciolti tutti i rapporti di concessione stipulati dalla società concessionaria.

Gli effetti della caducazione comportano, esclusivamente, il riconoscimento di un indennizzo pari al pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e di un ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto. Alla relativa copertura si provvede ai sensi del comma 10. Nella relazione relativa al medesimo comma viene riportata una stima dell'onere con gli elementi disponibili.

Di seguito si riproduce il prospetto riportato dalla RT dal quale si evince una stima degli oneri. Alla data odierna le prestazioni progettuali eseguite sono così riepilogate dalla RT:

	Importo contrattuale	Pagamento effettuato	Residuo da pagare
- Progettazione definitiva	84,9	63,0	21,9
- Ulteriori prestazioni progettuali effettuate in relazione alle richieste della commissione VIA, da quantificare in via definitiva: stima	3,5	0	3,5
Totale	88,4	63,0	25,4
10%			8,8
Totale			34,2
IVA 21%			7,2
Totale			41,4

Al riguardo, occorre in premessa considerare che la Società Stretto di Messina Spa, istituita dalla legge n. 1158/1971, è una controllata (l'81,8% del capitale) di ANAS S.p.A., società quest'ultima appartenente al settore delle pubbliche amministrazioni ai fini del SEC95 (s13), relativamente al sottosettore comprendente gli enti produttori di servizi economici.

I dispositivi indicati ai commi 1 e 2 si limitano a prevedere che la Società Stretto di Messina S.p.A. provvede alla stipula di un atto

"aggiuntivo", entro il 1° marzo 2013, al contratto già in essere con il "Contraente generale" *Eurolink S.c.p.A.* (consorzio di imprese di cui è capofila Impregilo spa, maggiore impresa edile nazionale quotata in borsa), per il quale si prevede la proroga di 540 giorni del termine già previsto per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera pubblica del Ponte sullo Stretto da parte del CIPE, che decorrono a partire dalla conclusione del primo esame tecnico della fattibilità dell'opera da parte del medesimo organismo interministeriale¹. Al comma 3, secondo periodo, si prevede invece che, nel caso in cui non si sia pervenuti alla individuazione del soggetto finanziatore entro il citato termine dei 540 giorni, si debba procedere allo scioglimento di tutti i rapporti di concessione instaurati dalla Società Stretto di Messina S.p.A. per la realizzazione dell'opera, a partire da quello con il *General contractor*: previo il riconoscimento di un indennizzo, commisurato al pagamento delle prestazioni progettuali già contrattualmente previste (e direttamente eseguite), e di un ulteriore somma pari al 10 per cento delle medesime, la cui copertura è indicata al successivo comma 10.

In proposito, per i profili di quantificazione, pur considerando che ai relativi oneri si farà fronte con le sole risorse indicate al comma 10 (cui si rinvia per i profili di stretta copertura), e che la RT fornisce un quadro - sia pure di sintesi - delle spese progettuali contrattualmente già previste (e quelle già pagate) dal contratto per la realizzazione dell'opera, andrebbe non di meno richiesta l'acquisizione del quadro finanziario complessivo aggiornato delle risorse previste a l.v. per la progettazione e realizzazione dell'opera², nonché dei dati e degli elementi assunti dalla RT per la componente di "stima" della quota di spese progettuali indicate in relazione alla valutazione di impatto ambientale (VIA) dell'opera e utili a valutare la congruità

¹ Ciò detto, allo scopo di verificarne l'effettiva fattibilità tecnica, nonché la finanziabilità, con strumenti finanziari pubblici, ma anche, in quota parte, tramite finanziamenti bancari (cd. "bancabilità") e ricorso al mercato dei capitali. La norma aggiunge, poi, che entro 2 mesi dalla stipula dell'atto, la Società Stretto di Messina S.p.A. debba comunque presentare al CIPE, per un primo esame tecnico-finanziario, il progetto definitivo dell'opera.

² In proposito, va peraltro segnalato che nel corso della recente audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A., presso l'8ª Commissione del Senato della Repubblica, il Presidente ha riferito che nel 2003 il CIPE ha approvato un progetto preliminare, il cui schema di finanziamento prevedeva il ricorso a risorse della Società Stretto di Messina per il 40 per cento dell'investimento necessario, ed il restante 60 per cento da reperire sui mercati internazionali. Dalla ricognizione dell' "allegato infrastrutture" relativo al Programma delle infrastrutture strategiche annesso al Documento di economia e finanza, è evidenziato un costo di 8.549,90 milioni, pari al costo del progetto definitivo, e una disponibilità pari a 1.227 milioni. La delibera CIPE 6/2012 ha da ultimo operato una riduzione del finanziamento di 1.287 milioni sui 1.300 assegnati con delibera CIPE 102/2009 e di 330 milioni assegnati con delibera CIPE 121/2009. Cfr. SENATO DELLA REPUBBLICA, Resoconto Giunta e Commissioni del 6 novembre 2011, pagina 64 e seguenti; PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, C.I.P.E., Delibera n. 66 del 1 agosto 2003, sul sito *internet* dell'organismo; SENATO DELLA REPUBBLICA, Doc. LVII, n. 5-bis Allegato II, pagina 42.

della quota di risorse che la stessa prevede sarebbero da rimborsare, in relazione alle spese ad oggi già sostenute dai concessionari per la progettazione dell'opera³.

Sul punto, venendo al profilo metodologico contabile, va infatti sottolineato che, sebbene il dispositivo non indichi una precisa e quantificata autorizzazione di spesa a tal fine - ma anzi rinviando gli effetti finanziari, e la copertura degli stessi, solo ad un momento successivo - il medesimo sembra configurarsi come una "previsione" di spesa, piuttosto che un "limite" massimo: ivi fornendo la norma i criteri definitivi atti a identificare con precisione la spesa da sostenere per l'eventuale ripensamento sulla prosecuzione dell'opera (il cui indennizzo é chiaramente indicato pari all'equivalente delle spese di progettazione già contrattualmente previste, e solo direttamente eseguite, cui si dovrà aggiungere un 10 per cento *a forfait* sul medesimo importo).

In proposito, va peraltro segnalato che l'articolo 4, comma 4, della legge n. 1158/1971 nel testo vigente prevede espressamente che nell'eventualità della mancata approvazione del progetto, restino a carico della Società Stretto di Messina Spa le spese di progettazione, ivi comprese però quelle sostenute per gli studi ed i lavori preparatori. Questi ultimi, non contemplati però dalla norma in esame.

Quindi, anche alla luce di quanto previsto al successivo comma 4, in relazione ai rischi di ulteriori contenziosi sui profili di legittimità delle norme in esame nel riconoscimento delle spese da rimborsare - che sembrerebbero di per sé insiti nello stabilire, attraverso una nuova norma di legge, le modalità di risoluzione di un rapporto avente, invece, natura contrattuale e disciplinato da norma oggi vigente - andrebbero richieste valutazioni anche su ulteriori oneri che ne

³ In proposito, dalla ricognizione di un referto *ad hoc* della Corte dei Conti, questa segnalava che al 1° gennaio 2010 l'onere complessivo previsto per l'investimento risultava pari ad euro 6.349.802.000, da coprirsi per la quota di 2,5 miliardi di euro (pari al 40% del costo totale dell'investimento) con risorse proprie della società Stretto di Messina S.p.A. (per 1,2 miliardi di euro) e dai contributi in conto impianti assegnati dalla legge n. 102/2009 (1,3 miliardi di euro) e, per la parte rimanente del 60% da finanziamenti, da reperire sui mercati internazionali, senza garanzie da parte dello Stato. Nelle valutazioni di sintesi del referto, la Corte rilevava criticità nelle modalità di contabilizzazione, con modalità di "capitalizzazione" dei costi della struttura, pervenendo alla conclusione che sarebbe stata necessaria una attenta valutazione, tra gli altri, della 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. Cfr. CORTE DEI CONTI, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, *Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina, Delibera n. 2472009, pagina 5.*

potrebbero derivare con l'obbligo a corrispondere ulteriori spese, a titolo di risarcimento per la cessazione del progetto^{4 5}.

Quanto infine ai profili "soggettivi" concernenti l'ambito degli enti coinvolti nella attuazione del dispositivo, posto pure che i concessionari sono soggetti di diritto privato, andrebbe chiarito se la Società Stretto di Messina S.p.A. - come detto, a preponderante capitale pubblico (ANAS S.p.A., Regione Sicilia e Regione Calabria, per l'87 per cento del capitale; essendo riconducibile, il restante 13 per cento, ad una controllata delle Ferrovie Italiane S.p.A.) - sia da considerarsi, come sembrerebbe, nell'ambito delle PA anche ai fini del Sec95⁶: trattandosi chiaramente di società di "scopo" costituita da varie PA ai fini della realizzazione di un'opera pubblica. Una ulteriore precisazione andrebbe poi riferita in merito alla stessa definizione degli importi riportati dalla tavola indicata in RT, se essi debbano, o meno, considerarsi in termini di milioni o migliaia di euro.

Il comma 4 afferma che, dalla data di entrata in vigore del presente decreto e 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

⁴ In proposito, si segnala che il capitolo n. 1229 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze iscritto nel bilancio 2012/2014, intestato a "Spese per liti, arbitraggi, risarcimenti" reca una previsione di soli 10.600 euro annui. Va sottolineato che il capitolo è però di spesa obbligatoria essendo iscritto nell'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del medesimo ministero.

⁵ Sul punto va altresì segnalato che l'articolo 158, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006 (Codice dei contratti pubblici) prevede che qualora il rapporto di concessione sia risolto per revoca della concessione per motivi di "pubblico interesse", al concessionario sono rimborsati: a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi (tutti, non solo quelli di progettazione) effettivamente sostenuti dal concessionario; b) *le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione*; c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del piano economico-finanziario. Il comma 3 del medesimo articolo prevede poi che *l'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del concedente di tutte le somme previste ai commi precedenti*.

⁶ Va segnalato che la società in questione è stata dichiarata ai sensi dell'articolo 3-bis della legge 1158/1971, organismo di diritto pubblico ai sensi e per gli effetti delle direttive sugli appalti pubblici nn. 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE: la società veniva pertanto sottoposta al rispetto delle procedure previste da tali direttive per l'aggiudicazione degli appalti necessari alla realizzazione dell'opera. Ad ogni modo, la medesima Società non è espressamente inclusa nell'elenco ISTAT dei soggetti da comprendere nel novero delle pubbliche amministrazioni ai fini della compilazione del conto economico della PA. Cfr. ISTAT, *Elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 3 della legge 31 dicembre 2009, n. 196* (Legge di contabilità e di finanza pubblica), sul sito *internet* dell'istituto.

indicate, fino al reperimento della integrale copertura finanziaria. Le parti dovranno improntare il loro comportamento secondo i principi della buona fede.

La RT riferisce che la disposizione stabilisce che, fino all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE riguardante le parti progettuali individuate ai sensi del comma 2 e non oltre i 540 giorni successivi all'esame in linea tecnica, sono sospesi tutti gli effetti dei contratti stipulati dalla Società Stretto di Messina S.p.A. con il Contraente generale *Eurolink S.c.p.A.* e, per il periodo di sospensione, non potranno essere avanzate dai contraenti pretese risarcitorie o di altra natura a nessun titolo, né potranno essere riconosciuti gli adeguamenti economici a qualsiasi titolo previsti. In tal modo sono esclusi oneri derivanti dal decorrere del tempo fino all'approvazione del progetto definitivo, secondo l'impostazione del presente articolo.

Si prevede, inoltre, che, per le parti progettuali non esaminate dal CIPE, la sospensione degli effetti contrattuali permane fino al reperimento dell'integrale copertura finanziaria.

Al riguardo, per i profili di interesse, posto che il dispositivo appare in ogni caso sostanzialmente volto alla salvaguardia degli effetti che deriverebbero in caso di annullamento dell'opera per mancata individuazione del soggetto finanziatore, non ci sono osservazioni.

Ad ogni modo - pur considerando che non potranno essere avanzate dai contraenti pretese risarcitorie o di altra natura a nessun titolo, in considerazione della prevista "sospensiva" che interverrebbe rispetto agli obblighi contrattuali - si ribadisce l'opportunità di richiedere valutazioni in merito ai rischi derivanti dalla instaurazione di contenziosi da parte dei concessionari con la Società Stretto di Messina S.p.A., da cui - in caso di condanna della parte pubblica - potrebbero derivare maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il comma 5 prevede che 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.

La RT ribadisce che ivi si prevede che la mancata approvazione del progetto definitivo dell'opera, da parte del CIPE, comporta lo scioglimento di tutti gli atti che regolano le convenzioni e i rapporti di

concessione ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla Società concessionaria. Alla copertura degli oneri che ne deriverebbero si provvede ai sensi del comma 10. Nella relazione relativa al medesimo comma viene riportata una stima dell'onere con gli elementi disponibili.

Al riguardo, si rinvia alle considerazioni riportate ai precedenti commi 3 e 4.

Il comma 6 prevede che 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.

La RT ribadisce che ivi si prevede che la Società Stretto di Messina S.p.A. possa essere autorizzata dal CIPE, previo reperimento di idonea copertura finanziaria, con appositi provvedimenti legislativi – a eseguire lavori infrastrutturali funzionali all'esigenza dell'attuale domanda di trasporto, prevedendo la realizzazione di opere, ricomprese in quelle effettivamente indispensabili del progetto e dotate di autonoma funzionalità. Premesso che si rende necessario un provvedimento legislativo che autorizzi la relativa spesa, allo stato non viene quantificato alcun onere.

Al riguardo, posto che la norma si limita a prevedere la mera possibilità che, previa approvazione di appositi e successivi provvedimenti, siano individuate risorse da destinarsi all'esecuzione di lavori infrastrutturali da parte della Società Stretto di Messina S.p.A., che siano funzionali alle esigenze di trasporto nel caso in cui non si proceda alla realizzazione dell'opera, non ci sono osservazioni.

Il comma 7 stabilisce che, 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..

La RT si limita ad affermare che ivi viene prevista l'immediata riduzione, tramite atto di indirizzo MIT-MEF, dei costi di gestione e di personale della Società Stretto di Messina S.p.A.

Al riguardo, premesso che andrebbe comunque chiarita la piena riconducibilità della Società Stretto di Messina S.p.A. al comparto delle pubbliche amministrazioni a fini di contabilità nazionale (sec95), andrebbe fornito un quadro di sintesi degli oneri sostenuti in ragione annua per il funzionamento della struttura, onde valutare le possibili economie conseguibili per effetto delle riduzioni previste in relazione all'attuazione del dispositivo in esame⁷.

Sul punto, va segnalato che il quadro legislativo vigente prevede, espressamente, che l'ammontare degli oneri di funzionamento della citata Società, giusta previsione in tal senso dell'articolo 4, comma 7, della legge n. 1158/1971, vengono "capitalizzati" nel costo complessivo da sostenersi per il compimento dell'opera, con riconosciuta possibilità di ammortamento per la Società oltre i limiti massimi previsti dalla disciplina civilistica, e per l'intero periodo della concessione.

Il comma 8 prevede che 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.

La RT ribadisce che ivi é disposto, nel caso in cui le parti non stipulino entro il termine del 1° marzo 2013, l'atto aggiuntivo di cui al comma 1, disciplinante i reciproci impegni in coerenza con il presente articolo, lo scioglimento di tutti gli atti convenzionali e contrattuali sottoscritti da Stretto di Messina S.p.A. secondo le modalità previste al comma 3. Alla copertura degli oneri che ne deriverebbero si provvede ai sensi del comma 10. Nella relazione relativa al medesimo

⁷ Da una veloce ricognizione dei dati di bilancio della Società relativi al 2011, emerge che i costi della produzione sostenuti nell'ultimo esercizio risultano esser stati pari ad €/migliaia 10.850 (€/migliaia 9.484 al 31.12.2010): gli aumenti sono essenzialmente imputabili ai costi per il personale (+ €/migliaia 1.088), in quanto, nel corso dell'anno, il numero di unità medie retribuite è passato dalle 44 unità del 2010 alle 55 del 2011, ed ai costi per godimento beni di terzi (+583), a causa della locazione di ulteriori spazi nella sede sociale della società. I costi per servizi, pari ad €/migliaia 3.015, si riferiscono a prestazioni professionali di terzi per €/migliaia 1.487, agli emolumenti e rimborsi spese agli Amministratori per €/migliaia 467 ed al Collegio Sindacale per €/migliaia 102 e alle prestazioni di personale distaccato. Peraltro, va segnalato che il presidente dell'ANAS S.p.A., a fronte di una specifica richiesta in merito alla gamma dei costi di funzionamento ad oggi sostenuti dalla Società Stretto di Messina S.p.A., ha tenuto a sottolineare che essi sono "proporzionati al valore e all'entità dell'opera". Cfr. ANAS S.p.A., *Bilancio di esercizio e consolidato 2011*, pagina 143 e seguenti; SENATO DELLA REPUBBLICA, *Resoconto Giunta e Commissioni del 6 novembre 2011*, pagina 67.

comma viene riportata una stima dell'onere con gli elementi disponibili.

Al riguardo, trattandosi di norma ordinamentale indispensabile all'efficacia dei dispositivi indicati ai commi 3 e 4, non ci sono osservazioni.

Ad ogni modo, a conferma dei già segnalati rischi di contenzioso inerenti all'annullamento del progetto e i limiti posti al rimborso della spese di progettazione sostenute, già indicati ai commi 3-4, va segnalato che l'articolo 7, comma 3, lettera i), della legge 1158/1971, così come sostituito dall'articolo 4 del decreto legislativo n. 114/2003, prevede che l'atto di concessione con Società Stretto di Messina S.p.A., avrebbe dovuto prevedere a carico di quest'ultima "l'assunzione di tutti i costi di progettazione".

Il comma 9 afferma 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. é posta in liquidazione e, per lo svolgimento delle attività liquidatorie, é nominato un commissario liquidatore che dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla nomina.

La RT afferma che ivi viene disposto, nei casi di caducazione di cui ai commi 3, 5 e 8, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero dell'economia e delle finanze, la liquidazione della Società Stretto di Messina S.p.A. e la nomina di un commissario liquidatore che deve concludere la propria attività entro e non oltre un anno dalla nomina e il cui costo, come di regola, resta a carico delle disponibilità per far fronte alla liquidazione.

Al riguardo, trattandosi di norma di mera attuazione degli effetti derivanti dai commi 3, 5 ed 8 precedenti, non ci sono osservazioni.

Il comma 10 stabilisce che 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.

La RT afferma che la norma prevede che agli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi conseguenti all'attuazione dei commi 3, 5 e 8, si provvede mediante utilizzo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successivi rifinanziamenti, relativamente al Fondo per lo sviluppo e la coesione. A tal fine, le risorse del Fondo sono coerentemente riprogrammate dal CIPE a valere sulle assegnazioni destinate al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Al riguardo, posto che la copertura dell'onere relativo ai commi 3, 5 e 8 viene indicata a carico delle sole risorse già previste a l.v. nell'ambito del F.A.S. (cap. 8425 dello stato di previsione del MISE) attraverso una successiva riprogrammazione delle relative destinazioni, andrebbe anzitutto confermato che il ricorso a tali risorse, per le finalità di copertura, non determinerà l'utilizzo di stanziamenti che risultino, anche solo in parte, già formalmente corredati di "impegno" contabile, secondo le coordinate metodologiche indicate all'articolo 34, comma 2, della legge di contabilità. Circostanza che, a ben vedere, configurerebbe di per sé la copertura di un nuovo onere a carico del bilancio.

Occorre, inoltre, sottolineare che ivi trattasi del ricorso a risorse riconducibili a stanziamenti di spesa in conto "capitale", ordinariamente destinate a finanziare investimenti, al fine della copertura di nuovi oneri che, invece, appaiono chiaramente di natura "corrente" (oneri risarcitori).

In aggiunta, posto che l'articolo 17, comma 4, della legge di contabilità impone di evidenziare l'effetto di ciascuna misura, anche in termini di impatto sui saldi di finanza pubblica, deve considerarsi, per la copertura in esame, anche il peculiare effetto d'impatto sui saldi di finanza pubblica dei fondi iscritti nel Fondo per lo sviluppo e la coesione. (secondo il noto rapporto di 1/3 rispetto al dato esprime in termini di competenza finanziaria), per cui la rimodulazione dei relativi stanziamenti ai fini della copertura, dovrà giocoforza operarsi nella esatta misura che si rende necessaria alla compensazione dell'onere indicato in corrispondenza ai commi 3, 5 e 8.

Articolo 2

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)

La norma prevede che, per l'anno 2012, il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto legge n. 98 del

2011 e all'articolo 30, comma 3, del decreto legge n. 201 del 2011, sia ripartito con decreto del MEF, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

La RT afferma che la disposizione ha la finalità di risolvere, per l'esercizio 2012, le criticità finanziarie in cui versano le Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale e i servizi ferroviari regionali, consentendo l'immediato trasferimento alle stesse delle risorse finanziarie disponibili sul sopra citato fondo. Ciò si rende necessario in quanto non risulta ancora perfezionato un accordo tra Stato e Regioni per definire i criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore.

Secondo la RT la disposizione ha carattere procedurale e non comporta effetti finanziari a carico della finanza pubblica in quanto trattasi di risorse già previste a legislazione vigente.

Al riguardo, si segnala che la ripartizione del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale sulla base del criterio storico e non in misura coerente a obiettivi di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione del trasporto pubblico locale nel suo complesso, potrebbe rivelarsi non idonea a perseguire obiettivi di razionalizzazione della spesa nel settore del trasporto pubblico locale e a rinviare eventuali processi di efficientamento del medesimo settore.

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico
alla URL <http://www.senato.it/documentazione/bilancio>