

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Allegato 2 della direttiva del P.C.M. in data 16 febbraio 2018 – G.U. 10 aprile 2018, n. 83)

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Provvedimento: Decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”

Referente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Ufficio legislativo

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo è finalizzato a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e le connesse opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, riavviando l'*iter* realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente.

L'opera è prioritaria e di preminente interesse nazionale ed è strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto di cui al regolamento (CE) n. 1315/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, nell'ambito del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Le disposizioni, accelerando la realizzazione del Ponte, impattano positivamente dal punto di vista ambientale riducendo le emissioni inquinanti e dal punto di vista sociale favorendo i collegamenti tra la Sicilia e la Calabria. Sono evidenti anche impatti positivi dal punto di vista economico per le imprese impegnate nella realizzazione dell'opera e per quelle che ne trarranno benefici, come quelle operanti nell'ambito del turismo.

Responsabili dell'attuazione e del monitoraggio delle disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e le Regioni Sicilia e Calabria.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Il problema principale da affrontare è quello relativo all'assenza di un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

La sua realizzazione è stata prevista fin dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158. Le successive fasi dell'*iter* di realizzazione dell'opera hanno visto lo Stato impegnare ingenti risorse al fine di garantirne il completamento. L'*iter* è proseguito fino al 2012, quando è stata disposta la caducazione *ex lege* della convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati.

Gli aggiudicatari dei contratti di appalto caducati hanno quindi citato in giudizio la Stretto di Messina, la Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di ottenere il risarcimento dei danni subiti in conseguenza delle scelte operate dal legislatore.

La mancata realizzazione del Ponte, pertanto, ha già comportato e potrebbe nuovamente comportare il pagamento di ingenti penali e indennizzi, dovuti in esito ai contenziosi pendenti. A tali costi dovrebbero aggiungersi le spese già sostenute dallo Stato per la realizzazione dell'opera, nonché gli oneri gravanti sull'economia nazionale per garantire la continuità territoriale con la Sicilia.

Infine, si consideri che le regioni interessate dall'intervento sono in condizioni di assoluto svantaggio, non solo rispetto alla parte più sviluppata d'Italia, ma anche rispetto al Mezzogiorno complessivamente considerato. Questo divario non si sta colmando ma, anzi, continua a crescere, accentuando gli squilibri territoriali e le disparità sociali.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo principale dell'intervento normativo è quello di ridurre i tempi dell'*iter* autorizzatorio e, quindi, di garantire una maggiore velocità di avvio della fase realizzativa dell'opera, attraverso la revoca dello stato di liquidazione della Società Stretto di Messina, la definizione del contenzioso pendente e la prosecuzione dei contratti dalla medesima stipulati.

Obiettivi ulteriori connessi alla realizzazione del Ponte sono quelli di sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione di merci e persone, rafforzare crescita, occupazione e competitività nel Paese.

Sul punto, si precisa che l'opera di collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria si inserisce nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti transeuropee di trasporto. La sua realizzazione è quindi funzionale al processo di integrazione europeo sotto il profilo della libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti, nonché della politica europea di coesione, in quanto idonea a ridurre il divario del Meridione con il resto d'Italia e d'Europa.

Non da ultimo, la realizzazione del Ponte è volta a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, migliorando la mobilità degli utenti e la qualità e l'efficienza dei trasporti, nonché a favorire la crescita socioeconomica dei territori interessati, attraverso il rilancio degli investimenti e la realizzazione di nuove infrastrutture.

2.2 Indicatori

Gli indicatori saranno forniti dai contratti e dagli atti aggiuntivi che saranno stipulati, nonché dagli ulteriori provvedimenti che saranno adottati al fine di completare l'*iter* autorizzatorio dell'opera.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO E PRINCIPALI IMPATTI

3.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

L'intervento normativo produce un impatto positivo sullo sviluppo socioeconomico dell'area dello Stretto, incidendo favorevolmente, nel breve periodo, sulle imprese coinvolte nella realizzazione dell'opera e, nel lungo periodo, sugli operatori economici e gli altri utenti (cittadini e turisti) che usufruiranno del collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria.

Il provvedimento prevede, infatti, un ampio e articolato programma di potenziamento e riqualificazione delle linee ferroviarie e dei collegamenti stradali, che modificherà nel tempo le scelte localizzative e di approdo di taluni traffici, e consentirà di ridurre il divario tra il Sud e il resto del Paese, con effetti positivi anche sui livelli occupazionali.

Sotto il profilo ambientale, la realizzazione del Ponte consentirà una riduzione delle emissioni inquinanti grazie allo sviluppo del traffico ferroviario e gommato in sostituzione di quello effettuato mediante traghetti, in linea con gli obiettivi fissati dal Green Deal europeo. La riduzione del traffico dei traghetti nell'area dello Stretto produrrà, altresì, benefici in termini di sicurezza, riducendo il pericolo di collisioni e disastri ambientali.

Infine, si evidenzia che la compatibilità ambientale dell'opera era stata già ottenuta nel 2003, con l'approvazione del progetto preliminare. Resta quindi da completare la valutazione di compatibilità ambientale in ordine alle sole parti del progetto definitivo variate rispetto al progetto preliminare.

3.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

La realizzazione del Ponte potrà produrre un impatto positivo anche sulle PMI, in considerazione della capacità di Sicilia e Calabria di attrarre nuovi investitori e imprese, in conseguenza della presenza di un collegamento stabile; si avranno inoltre impatti positivi anche per le imprese che operano nell'ambito del turismo.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si ravvisano effetti positivi o negativi sulla concorrenza. Le procedure ad evidenza pubblica per le attività connesse alla realizzazione del Ponte sono già state espletate e concluse nel rispetto della normativa europea rilevante.

C. Oneri informativi

Le disposizioni non comportano oneri informativi a carico dei soggetti beneficiari.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

4. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

Sull'attuazione dell'intervento incidono:

- profili giuridico-legali, legati alla definizione del contenzioso pendente, alla stipula di atti aggiuntivi agli originari contratti e alla prosecuzione delle ulteriori fasi dell'*iter* autorizzatorio dell'opera;
- profili economici-finanziari, connessi alla definizione dei costi e dei fondi volti al finanziamento dell'opera e al relativo impatto sulla finanza pubblica;
- profili organizzativi, relativi all'esigenza di consentire l'immediata operatività della società Stretto di Messina;
- ricadute sociali connesse alla realizzazione del Ponte.

Responsabile dell'attuazione delle disposizioni è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nello specifico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite della propria Struttura tecnica di missione, provvederà all'esercizio dei poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività della società Stretto di Messina; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è inoltre autorizzato ad esercitare i poteri sostitutivi qualora se ne ravvisi l'esigenza, proponendo al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario, al quale sono attribuiti, in via sostitutiva, tutti i compiti conferiti alla Società Stretto di Messina relativi alle procedure di affidamento e alla realizzazione dell'opera.

Nella fase attuativa, inoltre sono previste delle competenze anche in capo al Ministero dell'economia e delle finanze e alle Regioni Calabria e Sicilia.

In particolare, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina due amministratori della Società Stretto di Messina (presidente e amministratore delegato), le Regioni Calabria e Sicilia nominano un membro ciascuno del Consiglio di Amministrazione. Il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, altresì, una o più direttive con le quali sono definiti i tempi e le modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della costituzione degli organi sociali, nonché i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale.

Inoltre, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ridefinisce le quote di partecipazione degli azionisti e nomina due membri del Collegio sindacale della Società.

4.2 Monitoraggio

Il sistema di monitoraggio fa capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha la facoltà di avvalersi della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, di cui all'articolo 214, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, al Ministero dell'economia e delle finanze e alle Regioni Calabria e Sicilia.

Con particolare riferimento ai tempi di attuazione si rappresenta che:

- la prima fase è già stata completata con la legge di bilancio 2023, che ha disposto il riavvio dell'*iter* realizzativo dell'opera attraverso la revoca dello stato di liquidazione della Società Stretto di Messina, previa rinuncia al contenzioso con lo Stato da parte della Società medesima (aprile 2023);
- la seconda fase è finalizzata alla definizione del nuovo assetto societario e della *governance* della Società concessionaria e alla ridefinizione dei rapporti contrattuali caducati nel 2012 (entro febbraio/marzo 2024);
- l'ultima fase prevede l'approvazione del progetto, con la conclusione dell'*iter* autorizzatorio dell'opera (entro il 31 luglio 2024).