



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 1067

Disposizioni urgenti per la realizzazione del
collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

(Conversione in legge del DL 35/2023)

N. 60 – 3 maggio 2023



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 1067

Disposizioni urgenti per la realizzazione del
collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

(Conversione in legge del DL 35/2023)

N. 60 – 3 maggio 2023

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	- 3 -
VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI	- 3 -
ARTICOLO 1.....	- 3 -
ASSETTO SOCIETARIO E GOVERNANCE DELLA STRETTO DI MESSINA S.P.A.	- 3 -
ARTICOLO 2.....	- 8 -
RAPPORTO DI CONCESSIONE.....	- 8 -
ARTICOLO 3.....	- 12 -
RIAVVIO DELLE ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE DELL'OPERA	- 12 -
ARTICOLO 4.....	- 16 -
DISPOSIZIONI FINALI.....	- 16 -

Informazioni sul provvedimento

A.C.	1067
Titolo:	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
Iniziativa:	governativa
Iter al Senato:	no
Relazione tecnica (RT):	presente
Relatori per le Commissioni di merito:	Battistoni (FI-PPE) per la VIII Commissione; Furgiuele (LEGA) per la IX Commissione
Commissioni competenti:	VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)

PREMESSA

Il disegno di legge ha ad oggetto 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.

Il provvedimento è corredato di relazione tecnica. Si esaminano di seguito le norme considerate dalla relazione tecnica e le altre disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLO 1

Assetto societario e *governance* della Stretto di Messina S.p.a.

Le norme apportano modificazioni alla L. 1158/1971, relative al collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente.

In particolare:

- novellano l'articolo 1, primo comma, prevedendo che alla compagine societaria della Società Stretto di Messina S.p.A. partecipi, in misura non inferiore al 51 per cento, anche il Ministero dell'economia, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale ultimo sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica e operativa sulla società. Resta ferma la partecipazione alla suddetta compagine di Rete ferroviaria italiana (RFI), ANAS, nonché delle regioni Sicilia e Calabria [comma 1, lettera *a*]);

- modificano l'articolo 2, prevedendo che il consiglio di amministrazione e il collegio sindacale siano composti da 5 membri ciascuno (a legislazione previgente il consiglio era composto da 11 membri e il collegio sempre di 5 sindaci). La remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale è determinata ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 2389 e dell'articolo 2402 del codice civile [comma 1, lettera *b*];

La RT specifica che le disposizioni derogano alla disciplina dei compensi prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni, al fine di garantire agli amministratori della concessionaria un compenso adeguato alle straordinarie responsabilità poste in capo ai medesimi;

- modificano l'articolo 3, recando disposizioni di coordinamento, sostituendo i riferimenti all'Azienda autonoma ferrovie dello Stato con quelli alla società RFI [comma 1, lettera *c*];
- sostituiscono l'articolo 3-*bis*, qualificando espressamente la Stretto di Messina S.p.A. come società *in house*. Lo statuto della società prevede che oltre l'ottanta per cento del fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dagli enti pubblici soci. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla vigilanza sull'attività della società avvalendosi della Struttura tecnica di missione, di cui all'articolo 214, comma 3 del D. Lgs. 50/2016.

L'articolo 214, comma 3, primo periodo, del D. Lgs. 50/2016 prevede che per le attività di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa avvalersi di una struttura tecnica di missione composta da dipendenti nei limiti dell'organico approvato e dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative.

All'attuazione di tali disposizioni si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario qualora ne ravvisi la necessità, tenuto conto dell'attività di vigilanza. Il commissario si avvale, per l'espletamento delle proprie funzioni, delle risorse umane, strumentali e finanziarie della società concessionaria, nonché di quelle della Struttura tecnica di missione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica [comma 1, lettera *d*];

- sostituiscono il comma 6 all'articolo 4, prevedendo che, con decreto ministeriale si provveda alla costituzione, con oneri a carico della società concessionaria, di un

Comitato scientifico, con compiti di consulenza tecnica, anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato esprime parere al Consiglio di amministrazione della società in ordine al progetto definitivo ed esecutivo dell'opera e delle varianti. Detto Comitato scientifico è composto da 9 membri, scelti tra soggetti dotati di adeguata specializzazione ed esperienza [comma 1, lettera e)].

La disposizione previgente poneva in capo al concessionario la costituzione, sempre con oneri a suo carico, del Comitato scientifico, composto anch'esso di 9 membri;

- abrogano il comma 2 all'articolo 5, che poneva in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza sulle attività della società concessionaria avvalendosi, ove non vi fossero specifiche professionalità interne, della struttura tecnica di missione di cui all'articolo 2, comma 3, lettera a), del D. Lgs. 190/2002 [comma 1, lettera f)].

La relazione tecnica afferma preliminarmente che le disposizioni in esame introducono modifiche alla legge n. 1158/1971 al fine di adeguare la *governance* della Società Stretto di Messina S.p.A. ai requisiti della società *in house*.

In particolare, la RT afferma che:

- in merito al comma 1, lettera a), attualmente la Società risulta partecipata da Anas (81,848%), Rete Ferroviaria Italiana- RFI (13%), Regione Sicilia (2,576%), Regione Calabria (2,576%). Il capitale sociale ammonta ad euro 383.179.794 ed è così ripartito:

	<i>(euro)</i>
ANAS s.p.a	313.623.561,60
RFI s.p.a	49.813.375,80
Regione Calabria	9.871.678,56
Regione Sicilia	9.871.178,04
Totale	383.179.794,00

A seguito della riattivazione della Società, si prevede la partecipazione, in misura non inferiore al 51%, del Ministero dell'economia e delle finanze. La parte restante sarà distribuita fra Anas, RFI e le regioni Sicilia e Calabria. Le quote effettive di partecipazione dei singoli soci saranno definite in sede di adozione dello Statuto della società. La società dispone già delle risorse necessarie a garantirne l'operatività. Gli effetti finanziari derivanti dall'aumento della quota di partecipazione del MEF sono quantificati al comma 9 del successivo articolo 4;

- in relazione alla ridefinizione degli organi di amministrazione e controllo della Società Stretto di Messina S.p.A., di cui al comma 1, lettera *b*), dalla disposizione non derivano maggiori oneri a carico della finanza pubblica. A ciò si aggiunga che la riduzione del numero dei componenti degli organi sociali potrebbe comportare un risparmio di spesa per la società e, dunque, per i soci pubblici.

Riguardo alla determinazione della remunerazione dei componenti del consiglio di amministrazione, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che i costi dei membri degli organi sociali sono a carico della concessionaria. A ciò si aggiunga che è stata prevista la riduzione del numero dei componenti del Consiglio di amministrazione;

- riguardo alle disposizioni di cui al comma 1, lettera *c*), le stesse non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto hanno esclusivamente lo scopo di adeguare la L. 1158/1971 al quadro normativo vigente. Per lo svolgimento delle funzioni ad essa attribuite, comunque, la società provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- riguardo alla qualificazione della società Stretto di Messina S.p.A. come società *in house*, la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta effetti sulla finanza pubblica. Per quanto attiene ai compiti di vigilanza attribuiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la norma prevede espressamente che alla sua attuazione si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le funzioni di vigilanza, indirizzo e coordinamento sulla Società potranno essere svolte dal Ministero senza aggravio degli oneri a carico della Struttura e del bilancio statale. Ad ogni buon conto, si rappresenta che la Struttura tecnica si avvale delle risorse di cui all'articolo 1, comma 238, della L. 311/2004, quantificate, attualmente, in misura pari ad euro 8.183.900. Riguardo alla facoltà di proporre al Presidente del Consiglio dei ministri la nomina di un commissario straordinario, per l'espletamento delle proprie funzioni, il commissario si avvarrà delle dotazioni di mezzi e personale e delle risorse finanziarie della Società Stretto di Messina S.p.A., nonché delle dotazioni di mezzi e personale della Struttura tecnica di missione. Anche in tale ipotesi, non vi sono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, atteso che gli oneri derivanti dall'espletamento delle funzioni del Commissario straordinario sono posti a carico del bilancio della Società Stretto di Messina. A supporto dell'esercizio delle funzioni attribuitegli, il Commissario può avvalersi altresì delle risorse umane e strumentali della Struttura tecnica di missione disponibili a legislazione vigente. Pertanto, dalle disposizioni di cui al comma 1, lettera *d*), non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

- riguardo al comma 1, lettera e), che interviene sull'articolo 4, comma 6, della L. 1158/1971, disciplinando i compiti e la composizione del Comitato scientifico per la progettazione, la norma è rimasta sostanzialmente invariata nell'impianto originario. La principale differenza rispetto alla precedente formulazione riguarda l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di provvedere, con oneri a carico della società concessionaria, alla costituzione del Comitato. Restano fermi i compiti attribuiti al Comitato e la sua composizione. La norma si limita a rafforzare i requisiti di indipendenza e autonomia dei membri del Comitato scientifico, prevedendone la nomina con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (anziché con delibera della Società) e non vi sono, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- riguardo all'abrogazione dell'articolo 5, comma secondo, della L. 1158/1971, il cui contenuto è assorbito dalle disposizioni del provvedimento in esame, la disposizione ha mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcuni articoli della L. 1158/1971, intervenendo in particolare sull'assetto societario e sulla *governance* della società "Stretto di Messina".

Al riguardo, in relazione alla composizione del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale si osserva che se, da un lato, viene ridotto il numero dei componenti il consiglio, dall'altro si prevede che la definizione dei compensi dei relativi membri non sia più soggetta alla disciplina prevista per gli amministratori e i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni, bensì dal Codice civile. In proposito, al fine di verificare l'invarianza degli effetti finanziari, andrebbero acquisiti elementi di valutazione inerenti al compenso stimato.

In relazione ai compiti di vigilanza sull'attività della società Stretto di Messina, posti in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante la Struttura tecnica di missione o, eventualmente, la nomina di un Commissario *ad hoc*, pur prendendo atto che la Struttura tecnica si avvale delle risorse di cui all'articolo 1, comma 238, della L. 311/2004, quantificate, dalla relazione tecnica, in misura pari ad euro 8.183.900, appare necessario comunque

acquisire ulteriori elementi di valutazione, al fine di verificare la sostenibilità dei nuovi adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Riguardo al comma 1, lettera e), che modifica la disciplina dei compiti e della composizione del Comitato scientifico per la progettazione, non vi sono osservazioni da formulare dal momento che restano fermi i compiti attribuiti al Comitato e la sua composizione rispetto a quanto previsto a legislazione vigente.

Con riferimento al trasferimento delle quote da ANAS al MEF, di cui al comma 1, si rimanda alle considerazioni svolte nell'ambito del successivo articolo 4.

ARTICOLO 2

Rapporto di concessione

Le norme prevedono che dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a. riprenda l'efficacia della concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra¹ (comma 1).

Il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta una o più direttive per la definizione dei tempi e delle modalità di esercizio dei diritti dell'azionista ai fini della nomina degli organi sociali. All'esito della revoca dello stato di liquidazione della società concessionaria, con le suddette direttive sono determinati i criteri per l'individuazione dell'ammontare del capitale sociale (comma 2) L'ANAS è autorizzata a trasferire al MEF una quota della propria partecipazione, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile, è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il MEF provvederà a sottoscrivere e stipulare gli atti occorrenti per il trasferimento della partecipazione. Tutti gli atti connessi alle operazioni sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse (comma 3).

In virtù del predetto trasferimento, si stabilisce che il MEF, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia autorizzato a sottoscrivere aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di

¹ A questo riguardo, si ricorda che, ai sensi dell'articolo 1, commi 490 e 491, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023), entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, la Stretto di messina SpA è autorizzata a definire la rinuncia alle azioni legali intraprese dai soggetti interessati e che alla scadenza del citato termine, indipendentemente dall'esito di tale procedura, è revocato lo stato di liquidazione della medesima società.

finanziamento dei soci in conto aumento di capitale e che, per l'anno 2023, gli aumenti di capitale siano autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della L. 197/2022 (50 milioni di euro). Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge. Viene pertanto modificato l'articolo 1, comma 493, della legge L. 197/2022, che poneva tali compiti in capo a RFI e ANAS (commi 4 e 5).

Entro trenta giorni dalla nomina degli organi sociali, la società concessionaria adegua il proprio statuto alle disposizioni del presente provvedimento. Entro il medesimo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della L. 1158/1971 (comma 6).

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il MEF sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera. Per tali finalità, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione. I predetti atti disciplinano, tra l'altro:

- a) la durata residua della concessione;
- b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo sia approvato entro il 31 luglio 2024;
- c) il nuovo piano economico finanziario della concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:
 - la copertura finanziaria dell'investimento, anche attraverso finanziamenti contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;
 - i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio 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, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;
 - 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. determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti da RFI;
 - i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente provvedimento per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima;

- il costo complessivo dell'opera, e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale (commi 7 e 8).

La **relazione tecnica** afferma quanto segue:

- in merito al comma 1, la ripresa del rapporto concessorio non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che la Società dispone già delle risorse che ne garantiscono l'immediata operatività;
- relativamente al comma 2, la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- riguardo al comma 3, relativo al trasferimento della partecipazione dall'ANAS al Ministero dell'economia e delle finanze, gli effetti finanziari derivanti dal trasferimento della quota di partecipazione al MEF sono quantificati al comma 9 dell'articolo 4; per quanto concerne invece l'esenzione fiscale prevista dall'ultimo periodo del comma 3 la previsione non comporta oneri in termini di minori entrate, ma configura una rinuncia a maggior gettito, attinendo a fattispecie che non si sarebbero verificate in assenza della previsione normativa;
- per quanto attiene ai commi 4 e 5, per l'anno 2023, gli aumenti di capitale sono autorizzati fino all'importo di 50 milioni di euro ai sensi dell'articolo 1, comma 493 della L. 197/2022². Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitale possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge. Dalla disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La modifica riguardante l'articolo 1, comma 493, della L. 197/2022, che attribuiva l'autorizzazione di cui all'articolo 2, comma 4, a RFI e ANAS, ha mera funzione di coordinamento e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- relativamente al comma 6, che fissa i termini entro cui la Società deve adeguare il proprio statuto alle disposizioni del presente provvedimento e provvedere alla costituzione del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6 della legge L. 1158/1971, la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- riguardo al comma 7, che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il MEF a stipulare con la Società e con i soci un Accordo di programma per la

² Si ricorda che l'articolo 1, comma 493, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023) stabilisce che, al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale della società Stretto di Messina Spa, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato, a sottoscrivere aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale, fino a un importo complessivo non superiore a 50 milioni di euro.

definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria, la finalità di detto accordo è quella di definire il contributo finanziario alla realizzazione dell'opera da parte dello Stato, delle regioni e dei soci RFI e ANAS. Si tratta di una norma di carattere ordinamentale da cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

- con riferimento al comma 8, che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a stipulare con la Società uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione, le disposizioni, per un verso, sono meramente ricognitive della durata della concessione, già stabilita dalla Convenzione originaria di concessione in 30 anni dalla data di entrata in esercizio dell'opera (il termine, dunque, rimane invariato), per altro verso, le stesse disciplinano il contenuto del piano economico finanziario (PEF). La norma, pertanto, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che il comma 1 prevede che dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a. riprenda la concessione affidata alla medesima. Al riguardo, atteso che la RT precisa che la Società dispone già delle risorse che ne garantiscono l'immediata operatività, appare utile acquisire chiarimenti circa l'entità delle risorse citate e gli oneri connessi alla ripresa delle attività.

Le disposizioni inoltre autorizzano l'ANAS a trasferire al MEF una quota della propria partecipazione e gli atti connessi alle operazioni sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse (comma 3). In proposito si concorda con quanto risultante dalla relazione tecnica secondo cui la previsione non comporta oneri in termini di minori entrate, ma si configura come una rinuncia a maggior gettito, attinendo a fattispecie che non si sarebbero verificate in assenza della previsione normativa. Per quanto riguarda invece il corrispettivo del trasferimento, nel rilevare che esso sarà definito sulla base di una relazione giurata e che le risorse utilizzate a copertura sono individuate al comma 9 del successivo articolo 4, si rinvia alle considerazioni sul trasferimento delle quote a commento della predetta disposizione.

Inoltre il MEF, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è autorizzato a sottoscrivere aumenti di capitale o strumenti diversi, idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Al riguardo, si prende

atto che per il 2023 gli aumenti di capitale sono autorizzati fino all'importo di 50 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della L. 197/2022, e che per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitale possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa all'uopo previste per legge.

Infine, non vi sono osservazioni da formulare riguardo ai commi 6 e 7, che autorizzano il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il MEF a stipulare con la Società e con i soci un Accordo di programma, nonché atti aggiuntivi alla Convenzione, attesa la natura ordinamentale delle disposizioni.

ARTICOLO 3

Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera

Le norme ricomprendono l'opera nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza (DEF), con indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

Nell'Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" al Documento di economia e finanza 2023 si precisa che il costo dell'opera, dagli aggiornamenti svolti, risulta di 13,5 miliardi di euro. Le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del contratto di programma con RFI, si stima avranno un costo di 1,1 miliardi di euro. Le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali, invece, di minor impatto economico, verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con ANAS.

Ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente; pertanto, queste dovranno essere individuate in sede di definizione del disegno di legge di bilancio.

Al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante:

- le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione;
- l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato;
- i finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale;
- saranno a tal fine considerate prioritarie le interlocuzioni con finanziatori istituzionali quali la Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti;
- l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility* – CEF (partecipazione al bando entro settembre 2023).

Il progetto definitivo è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria. La società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una Conferenza di servizi, con finalità istruttorie, alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dall'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale. Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del D. Lgs. 152/2006, relativo ai progetti compresi nel PNRR, di quelli finanziati a valere sul Fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità competente ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (commi 1-6).

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale, e trasmette al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS), gli atti e i documenti necessari per procedere all'approvazione, che sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, consentendo la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. Alle procedure di espropriazione si applicano le procedure accelerate di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del DL n. 13/2023, previste per interventi finanziati, in tutto o in parte con le risorse del PNRR o del PNC. All'esito dell'adozione della sopra descritta determinazione sono autorizzate le prestazioni anticipate rispetto alla cantierizzazione dell'opera definite nel programma anticipato di opere e servizi (commi 7-11).

La relazione tecnica afferma preliminarmente che l'articolo in esame chiarisce modalità e tempi di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo dell'opera.

Con riferimento al comma 1, la RT afferma che, in relazione al costo del progetto, il quadro economico dell'opera reca le seguenti voci:

- valore complessivo dell'opera: 7,428 miliardi di euro;
- investimento totale: 8,549 miliardi.

Tali importi ricomprendono il valore degli affidamenti al contraente generale (6,711 milioni di euro) e al Project Manager Consultant (171,703 milioni di euro), nonché ulteriori voci di

spesa, tra cui i costi di realizzazione, espropri, servizi di ingegneria e attività di monitoraggio, oneri di sicurezza. Nel progetto definitivo del 2011, dunque, era previsto un investimento complessivo pari a 8,5 miliardi, comprensivo anche della realizzazione delle opere infrastrutturali di accesso (strada e ferrovia per un totale di 39,3 km di cui solo 11 km esistenti) e del sistema metropolitano per l'intera area dello Stretto (21 ,5 km in galleria soprattutto lato Sicilia con tre nuove stazioni sotterranee). Le stime aggiornate del costo dell'opera saranno definite in sede di adozione del DEF.

Per quanto attiene al comma 2, la RT afferma che gli adeguamenti progettuali non sono destinati ad alterare la struttura del progetto, ma finalizzati ad adeguarlo in primo luogo alle nuove norme tecniche di costruzione NTC 2018, tenuto conto del fatto che il progetto definitivo è stato redatto con riferimento alle norme tecniche per le costruzioni del 2008 (NTC 2008). Dovranno, inoltre, essere apportate le modifiche alla caratterizzazione geotecnica conseguenti alle norme NTC 2018, con particolare riferimento alla progettazione per azioni sismiche e ai parametri geotecnici da adottare in funzione delle tipologie di opera, di azioni e di situazioni di progetto. Il progetto va, inoltre, adeguato alla più recente normativa in materia di sicurezza in galleria sia per le opere stradali che per quelle ferroviarie; per queste ultime, è riferibile alle specifiche di interoperabilità ferroviaria STI SRT 2019. L'adeguamento progettuale dell'opera non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della concessionaria, perché sarà svolto dal Contraente generale a titolo non oneroso ai sensi dell'articolo 4, quarto comma. Si evidenzia al riguardo che la società concessionaria ha già corrisposto al contraente generale il corrispettivo per la progettazione definitiva dell'opera, quantificato nel contratto in 74.793.009,00 euro. Pertanto, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente ai commi da 3 a 11, che disciplinano le modalità e i tempi di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo dell'opera, la RT afferma che tali disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame definiscono le modalità di programmazione e progettazione dell'opera, prevedendo che la stessa sia ricompresa nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza (DEF), con indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

Al riguardo, si fa presente che, secondo il DEF 2023 (Allegato "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica"), il costo dell'opera risulta di 13,5 miliardi di euro, mentre la stima

delle opere complementari è di 1,1 miliardi di euro. La RT, invece, aveva previsto un valore complessivo dell'opera di 7,428 miliardi di euro e un investimento totale di 8,549 miliardi. In proposito, appare utile acquisire elementi ulteriori volti a chiarire le ragioni che hanno portato a una crescita dei costi stimati, rilevando a tal riguardo che ai sensi della direttiva del Parlamento europeo n. 2014/24/UE (attuata con il codice dei contratti pubblici di cui al D. Lgs. n. 50/2016) i contratti e gli accordi quadro possono essere modificati senza una nuova procedura d'appalto nei casi ivi previsti e purchè l'eventuale aumento di prezzo non ecceda il 50% del valore del contratto iniziale (*cf.* art. 106 del codice dei contratti pubblici).

In proposito si evidenzia che l'articolo 72 della Direttiva del Parlamento europeo n. 2014/24/UE prevede che i contratti e gli accordi quadro possono essere modificati senza una nuova procedura d'appalto a norma della presente direttiva nei casi seguenti:

- a) se le modifiche, a prescindere dal loro valore monetario, sono state previste nei documenti di gara iniziali in clausole chiare, precise e inequivocabili, che possono comprendere clausole di revisione dei prezzi, o opzioni. Tali clausole fissano la portata e la natura di eventuali modifiche od opzioni, nonché le condizioni alle quali esse possono essere impiegate. Esse non apportano modifiche o opzioni che avrebbero l'effetto di alterare la natura generale del contratto o dell'accordo quadro;
- b) per lavori, servizi o forniture supplementari da parte del contraente originale che si sono resi necessari e non erano inclusi nell'appalto iniziale, ove un cambiamento del contraente:
 - i) risulti impraticabile per motivi economici o tecnici quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperatività tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito dell'appalto iniziale; e
 - ii) comporti per l'amministrazione aggiudicatrice notevoli disguidi o una consistente duplicazione dei costi;

Tuttavia, l'eventuale aumento di prezzo non deve eccedere il 50% del valore del contratto iniziale. In caso di più modifiche successive, tale limitazione si applica al valore di ciascuna modifica.

Peraltro, si osserva che al momento, contrariamente a quanto previsto dalle disposizioni, il medesimo Allegato non individua coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ma si limita a precisare che le stesse dovranno essere individuate in sede di definizione del disegno di legge di bilancio.

Riguardo alle modalità di progettazione dell'opera, non si formulano osservazioni attese la natura ordinamentale delle disposizioni.

Con riferimento alla necessità di adeguamento del progetto, si prende infine atto che la società concessionaria, come riportato nella RT, ha già corrisposto al contraente generale il

corrispettivo per la progettazione definitiva dell'opera, quantificato nel contratto in 74.793.009 euro. In proposito, non vi sono osservazioni da formulare.

ARTICOLO 4

Disposizioni finali

Le norme prevedono quanto segue:

- intervengono per motivi di coordinamento formale sulla L. 1158/1971, sopprimendo l'articolo 9 e modificando il successivo articolo 10 (commi 1 e 2);
- prevedono che la società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possano, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, previa definizione delle seguenti rinunzie:
 - da parte del contraente generale, degli altri soggetti affidatari e di tutte le parti in causa nei giudizi pendenti alle azioni, alle domande e ai giudizi nei confronti della Società concessionaria nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturata;
 - da parte dei predetti soggetti, a tutte le ulteriori pretese in futuro azionabili a qualsiasi titolo in relazione ai rapporti contrattuali di cui al presente comma, per il periodo antecedente alla stipula degli atti aggiuntivi e ad ogni attività o atto negoziate prodromico alla sottoscrizione dei predetti atti aggiuntivi (comma 3);
- prevedono che dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, la società concessionaria sia autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi di cui al comma 3, aventi ad oggetto: la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo, corredata dagli eventuali elaborati grafici; l'aggiornamento del piano delle espropriazioni; l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale; la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi (comma 4);
- prevedono che i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente provvedimento per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima, siano considerati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione. In sede di

contratto con RFI e ANAS S.p.a. sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario (commi 6 e 7);

- prevedono che la società concessionaria possa avvalersi del personale di RFI e ANAS in regime di distacco per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche fino a un contingente massimo di 100 unità di personale. Nelle more della nomina degli organi sociali della società concessionaria, il Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 491 della L. 197/2022 è autorizzato a sottoscrivere con RFI e ANAS protocolli di intesa per l'individuazione delle unità di personale e la definizione delle modalità del distacco. Il trattamento economico fondamentale e accessorio del personale è a carico della società concessionaria (comma 8);
- dispongono che agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3 (trasferimento da ANAS al MEF di una quota della propria partecipazione), si provveda nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del MEF, delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del DL 34/2020, che ha autorizzato per l'anno 2020 l'assegnazione a Cassa depositi e prestiti di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità (comma 9).

La **relazione tecnica** afferma quanto segue:

- per quanto riguarda i commi 1, 2, 3, 5 e 7, le disposizioni hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- relativamente al comma 4, la prosecuzione del rapporto contrattuale tra la Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale non comporta nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato, in quanto gli atti interessati sono esplicitamente qualificati come non onerosi. Si rinvia, sul punto, alle considerazioni svolte all'articolo 3, secondo comma, del presente decreto;
- con riferimento al comma 6, i costi di investimento dell'opera sostenuti dalla Stretto di Messina S.p.A. per gli studi di fattibilità e per le fasi di progettazione dell'opera sono iscritti nell'attivo patrimoniale dei bilanci societari, come anche indicato nelle Linee Guida MIT-MEF del 12 settembre 2013. L'importo maturato dalla concessionaria per l'investimento risulta pari ad € 312.355.662,89 e a tale somma, in linea con le previsioni dell'articolo 34-*decies* del DL 179/2012, deve essere aggiunto l'ulteriore indennizzo del 10% delle prestazioni rese. I costi sostenuti dalla Stretto di Messina S.p.A. sono stati rappresentati nel dettaglio nel "Bilancio intermedio di liquidazione al 31.12.2021", approvato dall'Assemblea degli azionisti

del 7 aprile 2022. Si rappresenta che nel Piano economico finanziario saranno evidenziate le voci relative a costi per i quali siano già stati corrisposte somme a qualsiasi titolo e che non saranno oggetto di ulteriore finanziamento. Dalla disposizione non derivano, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

- per quanto attiene al comma 8, che riconosce alla concessionaria la facoltà di avvalersi del personale di RFI e ANAS in regime di distacco, dalla previsione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che la Società Stretto di Messina è autorizzata ad avvalersi delle risorse umane di RFI e Anas disponibili a legislazione vigente e che gli oneri per il distacco di tali unità di personale sono già nella disponibilità della concessionaria;
- relativamente al comma 9, ribadisce il contenuto delle norme.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alla facoltà concessa alla società concessionaria e al contraente generale, nonché agli altri soggetti affidatari dei servizi, di manifestare la volontà che i rispettivi contratti riprendano a produrre i propri effetti, previa definizione delle rinunce alle azioni legali intraprese, non vi sono osservazioni da formulare tenuto conto che, allo stato, risultano ancora pendenti i contenziosi seguiti alla caducazione della Convenzione di concessione affidata alla Stretto di Messina, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima stipulati.

Riguardo alla prosecuzione del rapporto contrattuale tra la Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale, di cui al comma 4, per la quale la RT ricorda che il concessionario ha già corrisposto il corrispettivo per la progettazione definitiva dell'opera, quantificato nel contratto in 74.793.009 euro, non vi sono osservazioni da formulare.

Per quanto attiene alla previsione che i costi sostenuti dalla società Stretto di Messina sino alla data di entrata in vigore del presente provvedimento siano considerati nell'aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione, la RT ricorda che l'importo maturato risulta pari ad € 312.355.662,89, cui deve essere aggiunto l'ulteriore indennizzo del 10% delle prestazioni rese. Peraltro, nel Piano economico finanziario saranno evidenziati i costi per i quali siano già stati corrisposte somme a qualsiasi titolo e che quindi non saranno oggetto di ulteriore finanziamento. In proposito, si prende atto di quanto chiarito dal Governo nella RT, tenuto

conto che la norma ribadisce quanto già disposto dall'articolo 2, comma 8, lettera c), che definisce le modalità di redazione del nuovo piano economico-finanziario.

Infine, il comma 9 dispone che agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3 (trasferimento da ANAS al MEF di una quota della propria partecipazione), si provveda nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione allo stato di previsione della spesa del MEF, delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del DL 34/2020, che ha autorizzato per l'anno 2020 l'assegnazione a Cassa depositi e prestiti di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità.

Al riguardo, si evidenzia che la RT riferita all'articolo 1 ricorda che ANAS attualmente detiene una quota quantificata in 313.623.561,60 euro (corrispondente all'81,8%) e che il medesimo articolo 1 dispone che il MEF partecipi per una quota non inferiore al 51%. Ne deriva pertanto che il MEF dovrebbe acquisire, per effetto del trasferimento da parte di ANAS, una quota di capitale non inferiore a circa 195,4 milioni di euro e, corrispondentemente, la quota di ANAS dovrebbe ridursi da 313,6 milioni di euro a non più di 118,2 milioni di euro. A questo riguardo appare opportuno che il Governo fornisca elementi di informazione in merito alla quantificazione dell'onere massimo derivante dalla disposizione in esame, pari a 320 milioni di euro, posto che, da un lato esso risulta superiore al valore nominale della partecipazione di ANAS al capitale sociale della Stretto di Messina SpA e, dall'altro lato, che il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non può essere superiore al valore contabile della partecipazione medesima.

In merito all'utilizzo a copertura dell'onere delle risorse in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del DL 34/2020, nel rinviare a quanto sarà osservato in ordine ai profili di copertura finanziaria, con riferimento agli effetti sui saldi di finanza pubblica, si rileva comunque che la misura non dovrebbe determinare effetti sull'indebitamento netto, configurandosi come operazione finanziaria e analogamente non dovrebbe generare effetti sul saldo di fabbisogno dal momento che il trasferimento di quote avverrà tra soggetti (ANAS e MEF) interni al perimetro delle amministrazioni pubbliche rientranti quindi nel conto consolidato della pubblica

amministrazione. In merito a tale ricostruzione appare comunque opportuno acquisire una conferma da parte del Governo.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si osserva che il comma 9 dell'articolo 4 provvede agli oneri derivanti dalle disposizioni dell'articolo 2, comma 3, che autorizza ANAS S.p.A. a trasferire al Ministero dell'economia e delle finanze una quota della partecipazione alla società Stretto di Messina S.p.A., nel limite massimo di complessivi 320 milioni di euro, mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020.

Al riguardo, si ricorda che il citato articolo 27 autorizza Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. a costituire un patrimonio destinato, denominato "Patrimonio Rilancio", con l'apporto di beni e rapporti giuridici conferiti dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il medesimo patrimonio è caratterizzato da autonomia e separatezza, a tutti gli effetti, dal patrimonio di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e dagli altri patrimoni separati costituiti dalla stessa società. Il comma 17, in particolare, ha autorizzato per l'anno 2020 l'assegnazione alla società Cassa Depositi e Prestiti di titoli di Stato appositamente emessi o apporti di liquidità nel limite massimo di 44 miliardi di euro. In seguito, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 7 maggio 2021, è stata disposta una prima assegnazione di titoli di Stato, per un controvalore di 3 miliardi di euro, ai fini della dotazione iniziale del patrimonio destinato.

In base alla Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e al bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025, sul capitolo in cui sono allocati gli apporti del Ministero dell'economia e delle finanze (capitolo 7415 – Fondo apporti al patrimonio destinato di Cassa depositi e prestiti) risultano risorse in conto residui pari a 29,823 miliardi di euro. Nel rinviare a quanto già rilevato con riferimento ai profili di quantificazione rispetto agli effetti di

tale copertura finanziaria in termini di indebitamento netto e fabbisogno, non si hanno osservazioni circa la modalità di copertura prevista, ferma restando l'esigenza che il Governo confermi che l'utilizzo delle risorse indicate non pregiudichi il perseguimento di interventi già programmati a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Sotto il profilo della formulazione della disposizione, si rileva l'esigenza di precisare, nell'ambito del comma 9, che l'utilizzo delle richiamate risorse in conto residui, nel limite massimo di 320 milioni di euro, è riferito all'anno 2023.

Appare, inoltre, necessario valutare l'opportunità di introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti ai fini dell'attuazione delle previsioni di cui al comma 9.

Su entrambi questi aspetti, appare comunque opportuno acquisire l'avviso del Governo.