

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Convenzione di concessione ai sensi dell'art. 7, comma 3 della Legge 17 dicembre 1971, n. 1158 ("Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente"), come modificata dal Decreto Legislativo 24 aprile 2003, n. 114.

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DELLA LEGGE

L'anno duemilatre, addì 30 del mese di Dicembre, in Roma, presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in Piazza di Porta Pia n. 1, Roma

Avanti a me Dott. Ernesto Cunto, Ufficiale Rogante designato dall'Amministrazione Centrale delle Infrastrutture e dei Trasporti e senza l'assistenza di testimoni, avendovi le parti contraenti di comune accordo e col mio consenso rinunciato, giusta la facoltà concessa dal disposto dell'art. 48 della legge notarile 16/2/1913 n. 89, sono comparsi i Signori:

- Ing. GIUSEPPE CALCERANO, nato a Giarre (CT) il 18 agosto 1938, il quale interviene al presente atto nella sua qualità di capo della Struttura Tecnica di Missione per la legge obiettivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ex art. 2 del D. Lgs. n. 190 del 2002, in forza dei poteri conferiti, così come riportati nell'Allegato A)

- Dott. PIETRO CIUCCI, nato a Roma il 24 ottobre 1950 il quale interviene al presente atto nella sua espressa qualità di Amministratore Delegato e Legale Rappresentante *pro-tempore* della Stretto di Messina S.p.A., con sede legale in Roma, via Nizza, 142, in forza dei poteri conferiti, così come riportati nell'Allegato B)

I comparenti, della cui identità personale e capacità giuridica sono certo, rinunciano all'assistenza dei testimoni.

Premesso:

- che con legge 17 dicembre 1971, n. 1158, il collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente veniva dichiarato "opera di prevalente interesse nazionale", stabilendosi che alla sua realizzazione si sarebbe provveduto mediante affidamento in concessione dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipasse direttamente o indirettamente l'Istituto per la ricostruzione industriale con almeno il 51 per cento e l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, l'A.N.A.S., le regioni Sicilia e Calabria ed amministrazioni ed enti pubblici per la quota restante;
- che in data 11 giugno 1981, veniva costituita, in attuazione delle anzidette previsioni legislative, Stretto di Messina S.p.A.;
- che, ai sensi dell'art. 1, legge n. 1158/1971, con Decreto 27 dicembre 1985 del Ministro per i lavori pubblici e per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica, per il tesoro, per le partecipazioni statali e per la marina mercantile, veniva assentita alla Stretto di Messina S.p.A. la concessione per lo studio, la progettazione e la costruzione del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente, nonché l'esercizio del solo collegamento viario e di altri servizi pubblici, ed era altresì approvata la convenzione n. 18494 di rep. A.N.A.S., stipulata il 27 dicembre 1985 tra l'A.N.A.S., l'Ente Ferrovie dello Stato e Stretto di Messina S.p.A., disciplinante i rapporti tra le parti relativi all'affidamento dello studio e della progettazione di massima;
- che con delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, il collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e continente, c.d. "ponte sullo stretto di Messina", è stato inserito nel programma delle opere di "preminente interesse

nazionale", ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, legge 21 dicembre 2001 n. 443;

- che in data 14 gennaio 2003 il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina S.p.A. ha approvato il progetto preliminare del collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e continente, corredato dallo Studio di impatto ambientale e dagli elaborati per la localizzazione urbanistica;

- che tale progetto preliminare, unitamente allo Studio di impatto ambientale ed agli elaborati per la localizzazione urbanistica, è stato inoltrato il successivo 16 gennaio 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio e al Ministero per i Beni e le Attività culturali, nonché alle Regioni Siciliana e Calabria, avviando così la procedura prevista dall'art. 3 del D. Lgs. n. 190/02;

- che con l'art. 14 della legge 1 agosto 2002, n. 166, è stata conferita delega al Governo al fine di riformare ed aggiornare la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, attenendosi ai seguenti principi e criteri direttivi:

- a) riconduzione della procedura di approvazione del progetto e realizzazione delle opere alla disciplina di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e relative norme di attuazione, applicabili all'opera in oggetto in virtù della inclusione del collegamento stabile tra Sicilia e continente nel programma delle opere di preminente interesse nazionale, approvato ai sensi del comma 1 dell'articolo 1 della medesima legge n. 443 del 2001;

- b) qualificazione di organismo di diritto pubblico di Stretto di Messina S.p.A., cui sono demandate le attività per la realizzazione dell'opera;

- che, in attuazione della suddetta delega, è stato emanato il D. Lgs. 24 aprile 2003, n. 114, col quale sono state introdotte modifiche ed integrazioni alla legge n. 1158/71;

- che, in particolare, la legge n. 1158/71, come modificata dal suddetto D. Lgs. n. 114/2003, nel confermare in capo a Stretto di Messina S.p.a.,

organismo di diritto pubblico ai sensi e per gli effetti delle direttive comunitarie 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE, la qualifica di concessionaria *ex lege* della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento viario e di altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia ed il continente, ha previsto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti assuma la funzione di ente concedente, che per l'effetto subentra, dalla data di entrata in vigore del D. Lgs. n. 114/03, ad ANAS S.p.A. e a R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito R.F.I. S.p.A.) nei rapporti con la società concessionaria di cui alla suddetta convenzione in data 27 dicembre 1985;

- che l'art. 7 della legge n. 1158/71 e s.m. dispone che alla disciplina dei rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Stretto di Messina S.p.A. si provveda con apposita convenzione, stabilendo altresì il contenuto minimo della convenzione, nel quadro delle previsioni del progetto preliminare approvato;

- che con Deliberazione n. 66/03 del 1 agosto 2003 (All. C), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 5 novembre 2003, n. 257, il CIPE, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, del D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 e della legge 17 dicembre 1971 n. 1158, come modificata dal D. Lgs. 114/03, ha approvato il progetto preliminare del collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente, con un costo tecnico pari a 4.684,3 milioni di Euro (a prezzi 2002) comprensivo del limite di spesa di 130 milioni di Euro per opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale;

- che nella suddetta Deliberazione n. 66/03, ed in particolare nelle prescrizioni riportate nel "Foglio condizioni" allegato A) alla Deliberazione medesima e che forma parte integrante della stessa, in considerazione della

complessità ed interdipendenza degli interessi coinvolti nell'esecuzione e nella gestione dell'Opera, è stata prevista la preventiva sottoscrizione di un accordo di programma tra lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione Calabria, la Regione Siciliana, la Società Stretto di Messina S.p.A., la R.F.I. S.p.A., e l'ANAS S.p.A., al fine di individuare l'esatto ambito degli impegni di carattere tecnico-realizzativo, finanziario e temporale su ciascuno ricadenti;

- che il suddetto Accordo di programma è intervenuto in data 27 novembre 2003 ed è allegato alla presente Convenzione sub D).

Tutto ciò premesso

Tra il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, rappresentato dall'Ing. Giuseppe Calcerano, Capo della Struttura Tecnica di Missione del Ministero per la Legge Obiettivo e la **Società Stretto di Messina S.p.A.**, rappresentata dal Dott. Pietro Ciucci, Amministratore Delegato e Legale Rappresentante della Società,

si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1 – Premesse ed allegati

1. Le premesse e gli allegati formano parte integrante e sostanziale della presente Convenzione. Forma altresì parte integrante e sostanziale della Convenzione, ancorché non materialmente allegato, il progetto preliminare dell'Opera, approvato con Deliberazione del CIPE n. 66 del 1 agosto 2003.

Art. 2 – Definizioni

Ai fini di cui alla presente Convenzione:

- a) "Concedente" è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- b) "Concessionaria" è la Stretto di Messina S.p.A.;

- c) “Opera” è l’insieme degli interventi costituenti il collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente, ivi comprese le necessarie opere connesse;
- d) “Collegamento viario” è la parte dell’Opera consistente nella congiunzione stradale tra la Sicilia ed il continente, la cui gestione e manutenzione, anche straordinaria, spetta alla Concessionaria;
- e) “Collegamento ferroviario” è la parte dell’Opera consistente nella linea ferroviaria tra la Sicilia ed il continente, la cui gestione e manutenzione, anche straordinaria, spetta a R.F.I. S.p.A.; esso verrà analiticamente definito nella convenzione da stipularsi tra R.F.I. S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A. di cui al successivo punto r);
- f) “Affidatario” è il contraente generale, ovvero i contraenti generali, a cui la Concessionaria affida la realizzazione con qualsiasi mezzo dell’Opera;
- g) “Investimento”, è la somma dei costi, sostenuti e da sostenere dalla Concessionaria e connessi con la progettazione e realizzazione dell’Opera, ivi compresi quelli di cui all’art. 4, comma 4, legge n. 1158/71 e s.m., gli oneri relativi alle opere e misure mitigatrici e compensative dell’impatto ambientale, territoriale e sociale, come previsto dalla deliberazione CIPE n. 66/03 del 1 agosto 2003, i maggiori oneri di cui all’art. 4, comma 7 e all’art. 7, comma 3 lett. l) della legge n. 1158/71 e s.m. e quelli derivanti, nella fase di realizzazione dell’Opera, da modifiche concordate tra Concedente e Concessionaria, nonché gli oneri finanziari e gli altri costi generali capitalizzati nel periodo di realizzazione, tutti così come risultanti dalla documentazione contabile della Concessionaria utilizzata a norma di legge per la redazione del bilancio d’esercizio;
- h) “Investimenti aggiuntivi”, sono quelli derivanti, dopo l’Entrata in esercizio dell’Opera, da innovazioni concordate tra il Concedente e la

Concessionaria al fine di migliorarne od adeguarne la funzionalità e la fruibilità o quelli resi necessari da nuove disposizioni legislative o regolamentari. Tali investimenti sono ricompresi nelle revisioni del Piano economico-finanziario;

i) "Manutenzione ordinaria" è l'insieme delle attività di riparazione, rinnovamento e sostituzione necessarie a mantenere la funzionalità ed efficienza dell'Opera in ragione del normale degrado d'uso, così come descritte all'allegato E) alla presente Convenzione;

j) "Manutenzione straordinaria" è l'insieme delle opere e delle modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali dell'Opera. Rientrano in questa categoria tutti gli interventi non ricadenti nelle attività di ordinaria manutenzione così come descritti all'allegato E) alla presente convenzione ;

k) "Accordo di programma" è l'accordo sottoscritto in data 27 novembre 2003 tra il Concedente, il Ministero dell'economia e delle Finanze, le Regioni Calabria e Sicilia, la Concessionaria, R.F.I. S.p.A. e l'ANAS S.p.A., per assicurare il coordinamento e l'integrazione delle azioni e per determinare i reciproci impegni ai fini della realizzazione e della gestione dell'Opera;

l) "Valore di riscatto" è la somma da riconoscere alla Concessionaria, determinata ai sensi dell'art. 7 comma 3 lettera m) della L. 1158/71, alla scadenza della concessione ed è pari alla quota dell'Investimento e dei successivi Investimenti aggiuntivi non ancora ammortizzata, risultante dal bilancio dell'ultimo anno di concessione; tale importo non potrà essere comunque superiore al 50% dell'Investimento, maggiorato della quota degli Investimenti aggiuntivi non ammortizzata sulla base dei criteri previsti dal

- Piano economico-finanziario, oltre agli oneri fiscali di legge nonché gli interessi calcolati al tasso legale per eventuali ritardati pagamenti;
- m) “Prezzo di riscatto anticipato” è l’importo da riconoscere alla Concessionaria, ai sensi dell’art. 7 comma 3 lettera h) della legge n. 1158/71 e s.m., nel caso di riscatto anticipato dell’Opera da parte del Concedente, ed è pari alla somma della quota dell’Investimento e dei successivi Investimenti aggiuntivi non ancora ammortizzata, risultante dall’ultimo bilancio di esercizio, e degli eventuali oneri connessi all’anticipata risoluzione dei contratti di finanziamento, maggiorata di un indennizzo pari al tasso di interesse legale in vigore al momento della comunicazione della determinazione di riscatto anticipato per ciascuno degli anni residui della Concessione, oltre agli oneri fiscali di legge;
- n) “Comitato scientifico” è il comitato costituito secondo la procedura di cui all’art. 4, comma 6, legge n. 1158/71 e s.m., e a cui sono attribuiti i compiti ivi previsti;
- o) “Piano economico-finanziario” è il piano di copertura, allegato F) alla presente Convenzione, che determina l’equilibrio economico-finanziario dell’Investimento, nel contesto della realizzazione e gestione dell’Opera;
- p) “Entrata in esercizio dell’Opera”: è l’apertura al traffico del collegamento viario e ferroviario. Può essere consentita in via anticipata rispetto al collaudo finale dell’Opera, effettuate tutte le verifiche tecniche e le operazioni di pre-esercizio, in attesa della formalizzazione del collaudo finale e secondo quanto previsto nella Convenzione con RFI di cui al successivo punto r);
- q) “Tasso di riferimento BCE” è il tasso di interesse di riferimento della Banca Centrale Europea per le operazioni di rifinanziamento principali (*“EBC interest rate – Main refinancing operations”*).

r) "Convenzione da stipulare con RFI" è la Convenzione prevista dall'art.6 comma 4 dell'Accordo di Programma.

Art. 3 – Oggetto

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti tra Concedente e Concessionaria relativi alla costruzione dell'Opera e alla gestione del Collegamento viario nel quadro delle previsioni del progetto preliminare approvato con Deliberazione del CIPE n. 66/03 del 1 agosto 2003.

Art. 4 – Obblighi della Concessionaria

1. La Concessionaria assume, a propria cura e a proprie spese, la responsabilità della progettazione e della realizzazione dell'Opera, ivi comprese le opere e misure mitigatrici e compensative, nei limiti di cui alla Deliberazione CIPE n. 66/03 del 1 agosto 2003, della sua manutenzione anche straordinaria salvo per quanto attiene al Collegamento ferroviario, nonché della gestione del Collegamento viario per l'intera durata della concessione.

2. In particolare, la Concessionaria provvede:

- a) a curare che il progetto definitivo dell'Opera sia redatto secondo le previsioni del D. Lgs. n. 190/02 e delle norme ivi richiamate, ed approvato ai sensi dell'art. 4 del medesimo D. Lgs. n. 190/02, sentito il Comitato scientifico;
- b) a curare che il progetto esecutivo sia redatto secondo le previsioni del D. Lgs. n. 190/02 e delle norme ivi richiamate, e ad approvare il progetto medesimo con delibera del proprio Consiglio di Amministrazione, sentito il Comitato scientifico;

- c) a curare l'espletamento, anche tramite l'Affidatario, delle operazioni di esproprio delle aree necessarie alla realizzazione dell'Opera, secondo le modalità di cui al successivo art. 8;
- d) alla realizzazione dell'Opera tramite l'Affidatario, secondo le modalità di cui al successivo art. 7;
- e) ad esercitare l'alta sorveglianza sulla realizzazione dell'Opera da parte dell'Affidatario, anche ai fini di un effettivo controllo antimafia, secondo le modalità di cui al successivo art. 10;
- f) ad assicurare l'assistenza alle operazioni di collaudo dell'Opera, secondo le modalità ed i termini di cui al successivo art. 11;
- g) a presentare al Concedente, nei termini di cui al successivo art. 12, comma 2, il piano triennale dei lavori di Manutenzione ordinaria dell'Opera, salvo quelli relativi al Collegamento ferroviario, regolati dalla Convenzione da stipulare con RFI così come descritti all'allegato E) alla presente Convenzione; tale piano verrà aggiornato con cadenza annuale;
- h) a presentare al Concedente, dopo l'Entrata in esercizio dell'Opera, i progetti di Manutenzione straordinaria, salvo quelli relativi al Collegamento ferroviario regolati dalla Convenzione da stipulare con RFI; il Concedente provvederà al riguardo entro 90 giorni dalla presentazione;
- i) a sottoporre i progetti relativi ad eventuali Investimenti aggiuntivi al Concedente, il quale dovrà comunicare la propria determinazione al riguardo entro i successivi 90 giorni, previa sottoposizione al Cipe in quanto effettuati ai sensi della legge 443/01.
- j) a mantenere la funzionalità dell'Opera, curandone la manutenzione ordinaria e straordinaria in esecuzione dei piani e dei progetti di cui alle precedenti lettere g) e h), tenuto conto di quanto previsto dall'art. 73, D.P.R. n. 917/86;

l) a gestire il Collegamento viario secondo il piano di esercizio di cui al successivo art. 12;

m) ad effettuare, secondo le modalità previste nel piano di esercizio di cui al successivo art. 12, le rilevazioni statistiche della circolazione viaria, essendo la rilevazione della circolazione ferroviaria, come previsto dall'Accordo di programma, assicurata da R.F.I. S.p.A..

3. Nell'affidamento dei lavori, dei servizi e delle forniture, la Concessionaria sarà tenuta all'applicazione delle disposizioni del D. Lgs. n. 190/02, nonché della vigente normativa comunitaria in materia.

4. La Concessionaria si impegna inoltre a trasmettere, per ciascun anno di concessione, copia del bilancio di esercizio e della relativa certificazione al Concedente entro 60 giorni dall'approvazione da parte dell'Assemblea degli azionisti.

5. Alla scadenza del periodo di gestione in concessione, la Concessionaria provvede al trasferimento dell'Opera secondo le modalità di cui al successivo art. 21.

6. Ai sensi dell'art. 7, comma 3, lettera o) della legge 1158/71 e s.m. ed in forza delle previsioni normative di cui all'art. 1 della medesima legge, il capitale della Stretto di Messina S.p.A. dovrà rimanere, per tutta la durata della concessione, nella proprietà di soggetti pubblici, con conseguente impegno della Concessionaria a non adottare delibere sul capitale sociale che possano far venir meno il controllo pubblico totalitario.

Art. 5 – Diritti della Concessionaria

1. Sono attribuiti alla Concessionaria, tra l'altro:

a) gli introiti derivanti dalla gestione del Collegamento viario, applicando ed aggiornando le relative tariffe di pedaggio di cui al successivo art. 17;

- b) il canone da parte di R.F.I. S.p.A., secondo quanto previsto dal successivo art. 19;
- c) gli importi di cui al successivo art. 15;
- d) alla scadenza della concessione, il Valore di riscatto di cui al successivo art. 20, ovvero il Prezzo di riscatto di cui al successivo art. 23, in caso di riscatto anticipato dell'Opera;
- e) gli eventuali contributi che dovessero essere destinati alla realizzazione dell'Opera;
- f) il diritto di compiere, anche attraverso la partecipazione in altre società od enti, tutte le operazioni mobiliari, immobiliari, commerciali, industriali e finanziarie utili e/o opportune anche ai fini dello sfruttamento economico di marchi e brevetti;
- g) il diritto di svolgere, direttamente od indirettamente, attività di comunicazione, editoriali e pubblicitarie connesse alla costruzione e gestione dell'Opera;
- h) ogni altro provento derivante dalla titolarità dell'Opera.

2. In caso di decadenza dalla Concessione, spetta alla Concessionaria quanto previsto al successivo art. 22.

Art. 6 – Progettazione

1. La Concessionaria è tenuta a verificare che il progetto definitivo dell'Opera venga redatto dall'Affidatario in conformità alle prescrizioni di cui al D. Lgs. n. 190/02 ed alle norme ivi richiamate.
2. Il progetto definitivo, previo parere del Comitato scientifico, è rimesso a cura della Concessionaria alle Amministrazioni interessate di cui all'art. 4, D. Lgs. n. 190/02, ed è approvato secondo la procedura ivi prevista.
3. Il progetto esecutivo, redatto dall'Affidatario in conformità alle prescrizioni di cui al D. Lgs. n. 190/02 ed alle norme ivi richiamate, è

approvato dalla Concessionaria mediante delibera del proprio Consiglio di Amministrazione, previo parere del Comitato scientifico.

4. In considerazione della rilevanza dell'Opera e dei suoi aspetti progettuali, è in facoltà della Concessionaria, ai sensi dell'art. 16, comma 2, legge n. 109/94 e s.m., di integrare o modificare le prescrizioni normative inerenti il contenuto dei livelli di progettazione.

Art. 7 – Modalità di realizzazione

1. La Concessionaria realizza il collegamento viario e ferroviario mediante affidamento ad uno o più contraenti generali, secondo le procedure di aggiudicazione di cui all'art. 10 del D. Lgs. n. 190/02, ponendo a base di gara il progetto preliminare.

2. Negli atti contrattuali di affidamento dovrà essere dato atto dell'applicabilità del D. Lgs. n. 190/02, delle norme ivi richiamate con particolare riguardo alla legge n. 55/90 e successive modifiche e integrazioni, delle prescrizioni tecniche RFI ed ANAS, della legge n. 1158/71 e s.m. e della presente Convenzione.

3. Nei medesimi atti deve inoltre essere inserita la facoltà della Concessionaria di recedere dal contratto ove il progetto definitivo e/o esecutivo redatto dall'Affidatario dopo l'aggiudicazione comporti sostanziali modifiche alle opere, ovvero aumenti di prezzo.

Art. 8 – Espropri

1. Le operazioni di occupazione e di esproprio delle aree necessarie alla realizzazione dell'Opera vengono effettuate a cura e spese della Concessionaria, formando parte integrante dell'Investimento. A tal fine, la Concessionaria è autorizzata a compiere tutte le operazioni relative, ivi

comprese quelle sostitutive di acquisto degli immobili stessi, privilegiando le acquisizioni in via bonaria.

2. Ai sensi dell'art. 5, comma 3, legge n. 1158/71 e s.m., la Concessionaria, titolare *ex lege* del potere espropriativo, è autorizzata a delegarne l'esercizio in tutto o in parte all'Affidatario, fermo restando che l'ambito della delega dovrà essere determinato chiaramente negli atti contrattuali di affidamento, i cui estremi dovranno essere specificati in ogni atto del procedimento espropriativo.

3. Fermo restando quanto previsto dai commi 1 e 2 e dal successivo art. 16, comma 3, la Concessionaria è altresì autorizzata a procedere all'espropriazione dei beni immobili la cui utilizzazione sia strumentale o connessa all'Opera.

Art. 9 - Programma di realizzazione e penali

1. Il programma di realizzazione dell'Opera, allegato G) alla presente Convenzione, ne costituisce parte integrante.

2. Il programma stabilisce, tra l'altro, i termini per l'ultimazione dell'Opera e per l'Entrata in esercizio del collegamento viario e ferroviario.

3. Il programma di realizzazione viene aggiornato, d'intesa tra Concedente e Concessionaria, entro la fine di ciascun anno a partire da quello successivo alla stipula della presente Convenzione, anche ai fini di cui all'art. 14, comma 2 e dell'art. 20, comma 1.

4. In caso di ritardo imputabile alla Concessionaria nell'ultimazione dell'Opera e/o nell'Entrata in esercizio del Collegamento viario, la Concessionaria sarà tenuta, a titolo di penale, a sopportare gli effetti pregiudizievoli derivanti dal mancato adeguamento del Piano economico-finanziario, dal mancato slittamento temporale del termine di concessione e

dai conseguenti mancati introiti. Restano salve le possibili azioni di regresso della Concessionaria nei confronti di terzi.

5. Ad ultimazione e collaudo finale dell'Opera, la Concessionaria assume la gestione e la manutenzione ordinaria e straordinaria del Collegamento viario, mentre il Collegamento ferroviario passa in gestione e manutenzione, anche straordinaria, a R.F.I. S.p.A. secondo quanto previsto nella Convenzione da stipulare con RFI.

Art. 10 – Alta sorveglianza della Concessionaria e verifiche antimafia

1. Ai sensi dell'art. 9, D. Lgs. n. 190/02, la Concessionaria esercita l'alta sorveglianza sulla progettazione e sulla realizzazione dell'Opera da parte dell'Affidatario.
2. In particolare, ai sensi dell'art. 9, comma 3, D. Lgs. n. 190/02, la Concessionaria provvederà alla stipula di appositi accordi con gli organi competenti in materia di sicurezza nonché di prevenzione e repressione della criminalità, finalizzati alla verifica preventiva del programma di realizzazione dell'Opera, in vista del successivo monitoraggio di tutte le fasi di esecuzione delle opere e dei soggetti che le realizzano.
3. Gli atti contrattuali tra Concessionaria ed Affidatario, nonché gli affidamenti e subaffidamenti tra Affidatario e terzi, dovranno essere sottoposti, sotto la sorveglianza della Concessionaria, alle verifiche antimafia, con le modalità previste dalla legge n. 55/90 e successive modifiche e integrazioni.
4. Negli atti contrattuali di affidamento dovrà essere previsto, ai sensi dell'art. 9, comma 2, D. Lgs. n. 190/02, che l'Affidatario sia obbligato a consegnare alla Concessionaria il piano degli affidamenti (compresi i subaffidamenti ed i noli), delle espropriazioni e delle

forniture di materiale nonché a fornire tutti gli altri elementi utili a prevenire le infiltrazioni della criminalità, secondo le forme stabilite tra la Concessionaria e gli organi competenti di cui al comma 2. In particolare, allo scopo di collaborare alla vigilanza avverso gli eventuali tentativi di infiltrazioni mafiose nell'ambito delle imprese comunque coinvolte nella realizzazione dell'Opera, la Concessionaria dovrà prevedere negli atti di affidamento che l'Affidatario eserciti le verifiche di cui al D. Lgs. n. 490/94 e successive modifiche e integrazioni. Tali verifiche dovranno essere effettuate non solo nei casi espressamente previsti dalla suindicata normativa antimafia per l'autorizzazione dei subaffidamenti ma su tutti i subcontratti aventi ad oggetto servizi e forniture stipulati dallo stesso Affidatario e da tutti i subaffidatari.

5. Nei medesimi atti contrattuali di affidamento, la Concessionaria dovrà inoltre precisare, tra l'altro:
 - a) che resteranno integralmente a carico dell'Affidatario gli oneri relativi alla custodia dei cantieri, la quale dovrà essere rimessa a persone provviste della qualifica di "Guardia Personale Giurata", di cui all'art. 22 della legge n. 646/82 e successive modifiche e integrazioni;
 - b) che l'Affidatario dovrà porre a disposizione, ad uso ed alloggio del personale della Guardia di Finanza, un numero di locali non inferiore a quello minimo prescritto per gli uffici di direzione lavori, completamente arredati, illuminati, nonché dotati delle attrezzature logistiche e funzionali che saranno richieste dalla stessa Guardia di Finanza.

Art. 11 - Collaudo

1. Il collaudo statico e tecnico – amministrativo dell'Opera sarà effettuato ai sensi dell'art. 11, D. Lgs. n. 190/02.
2. Alla nomina della o delle commissioni di collaudo tecnico amministrativo provvede il Concedente, con le modalità di cui alla legge n. 109/94 e s.m.. Peraltro, in ragione della particolare rilevanza dell'Opera, potranno essere nominate dal Concedente, previo parere della Concessionaria, più commissioni di collaudo tecnico-amministrativo in corso d'opera. Tali commissioni potranno inoltre essere autorizzate dal Concedente, previo parere della Concessionaria, ad avvalersi dei servizi di supporto e di indagine di soggetti specializzati nel settore, a norma dell'art. 11 comma 2 D. Lgs. n. 190/02.
3. Le spese e gli onorari dei collaudatori, nonché le spese per i servizi di supporto e di indagine, saranno inseriti nelle previsioni del Piano economico-finanziario, formando parte integrante dell'Investimento.
4. Il collaudo finale dovrà intervenire entro sei mesi dall'ultimazione dei lavori.
5. All'ultimazione dei lavori di realizzazione dell'Opera o di una parte funzionale di essa, su richiesta della Concessionaria si procede ai sensi della normativa vigente alla visita di ricognizione ai fini della sicurezza della circolazione. Di tanto è steso regolare verbale. Solo dopo che la visita predetta abbia avuto esito favorevole ed in seguito ad esplicita autorizzazione del Concedente, si può dare luogo all'entrata in esercizio in via provvisoria dell'Opera o di una parte funzionale di essa (collegamento viario o ferroviario), in anticipo rispetto al collaudo finale; l'entrata in esercizio in via provvisoria del collegamento ferroviario avverrà secondo le previsioni di cui alla Convenzione da stipulare con RFI.

6. Nei documenti a base di gara sarà previsto che il collaudo di cui al presente articolo avrà effetto anche nei rapporti con l'Affidatario.

Art. 12 – Caratteristiche dell'Opera e standard dei servizi

1. Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'Opera sono dettagliatamente riportate nel progetto preliminare approvato con Deliberazione CIPE in data 1 agosto 2003 che costituisce parte integrante e sostanziale della Convenzione, ancorché non materialmente allegato alla Convenzione stessa.
2. Almeno dodici mesi prima della data prevista di Entrata in esercizio del Collegamento viario, la Concessionaria dovrà approntare e sottoporre all'approvazione del Concedente un piano triennale per la Manutenzione ordinaria dell'Opera, salvo per quanto riguarda il Collegamento ferroviario regolato dalla Convenzione da stipulare con RFI, un piano per l'esercizio del Collegamento viario, nonché, dopo l'Entrata in esercizio dell'Opera, i progetti di Manutenzione straordinaria previsti al precedente art. 4, lett. h).
3. Gli elaborati di cui al comma precedente si considerano approvati qualora entro il termine di 90 giorni dalla presentazione il Concedente non abbia comunicato le proprie determinazioni.

Art. 13 - Disservizi e contestazioni

1. La Concessionaria è tenuta a gestire il Collegamento viario e a curare la Manutenzione ordinaria e straordinaria dell'Opera, salvo per quanto riguarda il Collegamento ferroviario, conformemente alle prescrizioni dei piani e dei progetti di cui al precedente art. 12.
2. Eventuali contestazioni sullo svolgimento dell'attività di Manutenzione e di esercizio del Collegamento viario in difformità alle condizioni e termini dei suddetti piani e progetti dovranno essere avanzate dal Concedente per iscritto, con specifica indicazione del disservizio contestato e delle modalità

per ovviarvi, con l'assegnazione a tal fine di un termine non inferiore a 15 giorni.

3. Qualora la Concessionaria non ritenga giustificata la contestazione, potrà formulare richiesta che la questione venga rimessa all'esame di un collegio di periti composto da tre membri. A tal fine la Concessionaria dovrà comunicare al Concedente, mediante raccomandata a/r, le domande proposte al costituendo collegio, nominando nel contempo il perito di propria designazione. Il Concedente provvederà a sua volta a nominare il proprio perito, con le medesime modalità, entro 30 giorni dal ricevimento della domanda.

4. Il terzo perito, con funzioni di presidente del collegio, sarà nominato dai periti nominati dalle parti secondo le modalità indicate nel comma precedente, ovvero, in caso di mancato accordo, dal Presidente dell'Ordine Nazionale degli Ingegneri, il quale nominerà anche il perito della parte che non vi avrà provveduto nel termine all'uopo assegnato.

5. La decisione dovrà essere emessa nel termine di 90 giorni dalla costituzione del collegio e sarà vincolante per le parti. In caso di disservizi che abbiano cagionato un grave pregiudizio all'utenza, il collegio potrà determinare una penalità commisurata al danno effettivamente arrecato, che il Concedente porrà a carico della Concessionaria con provvedimento motivato.

6. Il ricorso al collegio dei periti non fa venir meno l'obbligo delle parti di adempiere alle prestazioni di rispettiva competenza.

Art. 14 - Piano economico-finanziario

1. Il Piano economico-finanziario della concessione, che tiene conto anche di tutti gli elementi di cui al precedente art. 5, è riportato nell'allegato F) alla presente Convenzione e ne costituisce parte integrante.

2. All'approvazione del progetto definitivo ed all'Entrata in esercizio dell'Opera (o del solo Collegamento viario), la Concessionaria presenta al Concedente l'aggiornamento del Piano economico-finanziario, anche recependo l'aggiornamento del programma di realizzazione ed in funzione di più aggiornate previsioni sui flussi veicolari. I successivi aggiornamenti del Piano economico-finanziario avranno cadenza quinquennale e dovranno tener conto altresì del recupero del differenziale tra inflazione reale e quella programmata applicata ai sensi dell'art. 17 comma 3, nonché degli eventuali mezzi finanziari aggiuntivi di cui al successivo art. 16, comma 3. Entro novanta giorni dalla presentazione il Concedente è tenuto a pronunciarsi su di essi. In ogni caso, decorsi centocinquanta giorni dalla presentazione, salvo esplicito diniego, l'aggiornamento del Piano economico-finanziario deve intendersi approvato.

3. La Concessionaria potrà richiedere la revisione del Piano economico-finanziario anche prima delle naturali scadenze, secondo le modalità e con gli effetti di cui al precedente comma 2, nei seguenti casi:

- a) incrementi di costi complessivamente superiori al 10% dell'Investimento, di cui al successivo art. 15, comma 2;
- b) significativi scostamenti, rispetto al Piano economico-finanziario, dei dati di traffico rilevati nei primi 24 mesi di esercizio;
- c) Investimenti aggiuntivi di importo tale da incidere sull'equilibrio economico – finanziario della concessione di cui al successivo art. 15, comma 4;
- d) qualsiasi altro evento di carattere eccezionale, intendendosi per tale ogni evento non prevedibile né prevenibile e comunque non imputabile alla Concessionaria, tale da incidere sull'equilibrio economico-finanziario della Concessione;

4. In ragione di quanto previsto dall'art. 2, lett. 1) e per gli effetti di cui all'art. 20, il Piano economico-finanziario dovrà prevedere quote di ammortamento dell'Investimento in misura tale per cui, alla scadenza della concessione, l'entità dell'Investimento ammortizzato sia almeno pari al 50%.

5. Ai sensi dell'art. 4, comma 7, legge n. 1158/71 e s.m., in considerazione del carattere eccezionale dell'Opera e della entità dei mezzi finanziari occorrenti per la sua realizzazione da reperire sul mercato, il carico di interessi passivi e di ogni altro onere finanziario facente capo alla Concessionaria, nei primi sette anni di gestione, potrà essere capitalizzato in bilancio fra le immobilizzazioni immateriali ed essere ammortizzato, per un periodo superiore a quello massimo previsto dall'art. 2426, c.c., per tutta la durata della concessione e con determinazione del Consiglio di Amministrazione della Concessionaria, con il consenso del Collegio Sindacale.

6. In ragione delle finalità pubbliche della Concessionaria risultanti dalla legge n. 1158/71 e s.m., questa si impegna, in presenza di utili accertati in sede di approvazione del bilancio, a rispettare, nell'eventuale remunerazione delle azioni, il limite di un dividendo commisurato al capitale sociale effettivamente versato, così come risultante dal bilancio della Concessionaria alla fine di ciascun esercizio rilevante per competenza, e non superiore al Tasso di riferimento BCE medio ponderato in vigore durante l'esercizio cui si riferisce il dividendo stesso, incrementato di 5 (cinque) punti percentuali. La facoltà della Concessionaria di remunerare gli azionisti in misura comunque non superiore a quanto indicato nel presente comma potrà tener conto, ove consentito dall'utile di esercizio di ciascun anno e dagli utili non distribuiti alla stessa data, anche dei precedenti periodi durante i quali non sono stati realizzati utili, al fine di consentire una

congrua remunerazione del capitale sociale per l'intero periodo di durata della concessione. In tal caso, il tasso di remunerazione massima a favore degli azionisti, per gli anni nei quali non sono stati conseguiti utili, sarà pari al Tasso di riferimento BCE medio durante ciascuno di detti esercizi, incrementato di 2,5 (due virgola cinque) punti percentuali.

7. Gli eventuali utili, che fossero maturati durante l'intero periodo di esercizio in eccesso rispetto alla remunerazione degli azionisti di cui al comma precedente, saranno destinati alla copertura del completo ammortamento dell'Opera, anche in eccedenza rispetto alle previsioni del Piano economico-finanziario, ovvero saranno accantonati dalla Concessionaria in apposita riserva, il cui saldo al termine della concessione sarà portato a compensazione del Valore di riscatto dovuto, fino al suo eventuale azzeramento. L'eventuale ulteriore residuo verrà distribuito agli azionisti.

8. La Concessionaria si impegna ad adeguare lo statuto sociale in coerenza con il contenuto dei precedenti commi 6 e 7.

Art. 15 – Introiti e contributi a favore della Concessionaria

1. In conformità a quanto previsto dall'art. 7 dell'Accordo di Programma, a partire dal primo anno di esercizio del Collegamento ferroviario, ovvero dalla data di eventuale anticipazione dell'esercizio rispetto al collaudo finale ai sensi dell'art. 11, comma 5, e pertanto a partire dall'anno in cui R.F.I. S.p.A. terminerà il servizio di traghettamento ferroviario per la Sicilia, sarà erogato annualmente per tutta la durata della concessione dal Concedente alla Concessionaria un importo di € 38 milioni, pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia versati – in attuazione del contratto di programma tra gli stessi vigente – dallo Stato a R.F.I.S.p.A. nell'anno di

stipula della presente Convenzione. Tale importo sarà aggiornato all'anno di entrata in esercizio, anche anticipato, del Collegamento ferroviario e, successivamente, anno per anno, sulla base del tasso di inflazione programmato e non potrà comunque essere inferiore all'ammontare dei contributi riconosciuti a tale titolo a R.F.I. S.p.A. per l'anno precedente.

2. All'approvazione del progetto definitivo, nonché all'Entrata in esercizio dell'Opera, è accertato in contraddittorio tra Concedente e Concessionaria, sulla base della documentazione contabile della Concessionaria, utilizzata a norma di legge per la redazione del bilancio d'esercizio, il costo aggiornato dei lavori così come previsto all'art. 7, comma 3 lettera 1 della legge 1158/71 s.m. comprensivo dei relativi oneri finanziari e degli altri costi generali capitalizzati e viene stabilito, per differenza, l'eventuale contributo integrativo che, in stretta osservanza alle previsioni del Piano economico-finanziario, il Concedente deve corrispondere alla Concessionaria per gli aumenti di costo derivanti da forza maggiore, sorpresa geologica o idrogeologica, sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi o comunque derivanti da richieste del Concedente, fermo restando che eventuali varianti esecutive di carattere sostanziale saranno sottoposte all'approvazione del Cipe. Peraltro, qualora nel corso di realizzazione dell'Opera si verificino aumenti dei costi, complessivamente superiori al 10% dell'Investimento, dipendenti dai suddetti fattori, si procederà all'anticipato accertamento, con le medesime modalità, dell'entità del contributo integrativo a carico del Concedente, nonché a determinare le relative modalità di corresponsione all'entrata in esercizio dell'Opera in stretta osservanza del Piano economico-finanziario. Inoltre, la Concessionaria avrà diritto ad ottenere la rideterminazione del contributo integrativo in dipendenza delle somme liquidate all'Affidatario a seguito di riserve, comunque correlate alle fattispecie indicate al presente comma, definite, anche successivamente

all'Entrata in esercizio dell'Opera, in via giudiziale e/o arbitrale, ovvero, previa approvazione del Concedente, in via amministrativa o transattiva. Ai relativi oneri si fa fronte con le risorse stanziare annualmente per le Infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 previa deliberazione del Cipe.

3. Ai fini di cui al comma precedente, costituisce causa di forza maggiore qualsiasi evento impreveduto e imprevedibile tale da comportare un incremento dei costi, come, a titolo esemplificativo, calamità naturali, guerre, atti di terrorismo; sono altresì equiparati a causa di forza maggiore eventuali incrementi del tasso ufficiale di riferimento della Banca Centrale Europea eccedenti di oltre due punti, e per oltre 90 giorni, quello base riportato nel Piano economico-finanziario.

4. Eventuali Investimenti aggiuntivi, di importo tale da incidere sull'equilibrio economico – finanziario della concessione, comporteranno la revisione del Piano economico-finanziario anche prima della naturale scadenza.

Art. 16 – Finanziamento dell'Opera

1. In conformità alla Deliberazione CIPE n.66/03 del 1 agosto 2003, la copertura finanziaria dell'Investimento è assicurata dalla Concessionaria, direttamente e tramite finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale ed internazionale.

2. La Concessionaria, ai fini di cui al comma precedente, può compiere tutte le operazioni mobiliari, immobiliari, commerciali, industriali e finanziarie utili e/o opportune, ivi compresa l'emissione di obbligazioni, sia sul mercato interno che sui mercati internazionali, in conformità all'art.2 della legge n. 1158/71 e s.m.. ed anche in deroga alle limitazioni previste dal codice civile.

3. Per il reperimento di mezzi finanziari aggiuntivi, la Concessionaria può altresì cedere in proprietà o in diritto di godimento beni immobili espropriati, la cui utilizzazione sia strumentale o connessa all'Opera, secondo le previsioni dell'art. 19, comma 2, della legge n. 109/94, come modificato dalla legge n. 166/02.

4. Sono altresì destinati al finanziamento dell'Opera gli eventuali contributi che venissero erogati a tal fine.

Art. 17 - Tariffe di pedaggio

1. Le tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento viario tra Sicilia e continente, quali stabilite nell'allegato H) alla presente Convenzione, sono state determinate dal Concedente e dalla Concessionaria sulla base delle previsioni del Piano economico-finanziario, in considerazione dell'obiettivo, fissato dall'art. 7, comma 3, lett. s) della legge 1158/71 e s.m., di favorire una giusta politica di valorizzazione economica del Mezzogiorno. Almeno sei mesi prima della data prevista di entrata in esercizio del collegamento viario saranno concordati tra le parti, previa apposita analisi degli oneri specifici, la ridefinizione delle classi di pedaggio che si sarà resa opportuna e i sovrapprezzi dovuti sulle tariffe di pedaggio per il trasporto di carichi pericolosi ed eccezionali, nonché per altre analoghe categorie di trasporti.

2. Nei primi dodici mesi di esercizio del collegamento viario la Concessionaria, previa comunicazione al Concedente, potrà praticare particolari agevolazioni tariffarie a scopo promozionale.

3. Le tariffe di pedaggio di cui al 1° comma saranno aggiornate dalla Concessionaria, a partire dal 1° gennaio di ciascun anno di esercizio del

Collegamento viario, applicando alle stesse il tasso annuale di inflazione programmato, previa comunicazione al Concedente almeno 30 giorni prima.

4. La Concessionaria, qualora i ricavi derivanti dal traffico viario dovessero rivelarsi inferiori rispetto a quanto previsto nel Piano economico-finanziario al momento in vigore, al fine di riportarlo in equilibrio, potrà, previa comunicazione al Concedente almeno trenta giorni prima dell'entrata in vigore delle modifiche, praticare tariffe di pedaggio più basse, ovvero più alte di quelle convenzionali, in determinati orari e/o periodi dell'anno e/o per diverse categorie di veicoli, purché da tali modifiche, tenuto conto delle previsioni aggiornate di traffico, non derivino ricavi prospettici maggiori rispetto a quanto indicato nel quinquennio di riferimento del Piano economico-finanziario in vigore.

5. Ove previsto dalla legge del tempo sarà sottoposta all'approvazione delle competenti autorità, l'eventuale determinazione dei sovrapprezzi di cui al comma 1, delle agevolazioni di cui al comma 2 e delle modifiche tariffarie di cui al comma 4.

Art. 18 - Agevolazioni

1. La Concessionaria, previo benestare del Concedente, ha facoltà di concedere particolari condizioni per determinate categorie di utenti, modalità di abbonamento agevolato per il transito del collegamento viario, ovvero altre agevolazioni finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi.

2. Ove previsto dalla legge del tempo, tali agevolazioni saranno sottoposte all'approvazione delle competenti autorità.

Art. 19 – Canone per l'esercizio del collegamento ferroviario

1. Per l'esercizio del Collegamento ferroviario spetta alla Concessionaria, per tutta la durata della concessione, un canone annuale che deve essere

corrisposto da R.F.I. S.p.A., titolare della gestione del Collegamento ferroviario medesimo.

2. In conformità a quanto stabilito dall'art. 6 dell'Accordo di programma per il primo anno di esercizio tale canone è fissato in € 100,6 milioni, mentre per gli ulteriori anni il canone sarà determinato con le modalità previste nel citato Accordo di Programma.

3. Si dà atto che nell'Accordo di programma è previsto che l'obbligo di avvio dell'esercizio ferroviario ed i connessi obblighi di corresponsione del canone e di manutenzione ordinaria e straordinaria decorreranno inderogabilmente a partire dal mese successivo a quello in cui è stato effettuato il collaudo finale dell'Opera, salva la decorrenza anticipata degli obblighi stessi in caso di esercizio in via anticipata rispetto al collaudo finale dell'Opera ai sensi dell'art. 11, comma 5 della presente Convenzione.

Art. 20 – Durata della concessione

1. La concessione oggetto della presente Convenzione avrà una durata di 38 anni a partire dall'1 gennaio 2004, di cui 30 per la gestione decorrenti dall'Entrata in esercizio dell'Opera. Eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'Opera determinano corrispondenti slittamenti della durata della concessione.

2. Alla scadenza del suddetto termine, la Concessionaria, secondo le modalità di cui al successivo art. 21, provvede al trasferimento dell'Opera al Concedente, o per suo conto, al nuovo Concessionario, individuato a seguito di gara bandita entro il penultimo dei trenta anni di esercizio nonché alla retrocessione al Concedente di tutti gli immobili espropriati ed utilizzati per attività strumentali o connesse.

3. Alla scadenza della concessione, il Concedente, o per suo conto il nuovo Concessionario, dovrà corrispondere alla Concessionaria, a titolo di acconto,

un importo pari al 90% del Valore di riscatto, quale definito all'art. 2, lett. l), calcolato in via provvisoria rispetto all'ultimo bilancio disponibile. Il saldo, da calcolarsi sul bilancio dell'ultimo anno di concessione, sarà corrisposto entro 6 mesi dal termine dell'ultimo anno di esercizio, maggiorato degli oneri fiscali di legge e degli interessi relativi al periodo compreso tra il termine dell'ultimo anno ed il momento del saldo, calcolati secondo il tasso legale.

4. Il Valore di riscatto sarà corrisposto alla Concessionaria all'esito dell'eventuale compensazione con la riserva secondo quanto previsto all'art. 14 comma 7.

Art. 21 – Modalità operative di riconsegna dell'Opera

1. Alla scadenza della concessione, ferma restando la prosecuzione della gestione del collegamento ferroviario da parte di RFI, la Concessionaria trasferisce l'Opera al Concedente, in buono e valido stato di manutenzione secondo le seguenti modalità:

a) sei mesi prima della scadenza verrà effettuata una verifica in contraddittorio dello stato di conservazione dell'Opera e degli interventi di manutenzione svolti od in corso;

b) all'esito di tale verifica verrà redatto a cura del Concedente un verbale di presa in consegna dell'Opera, restando inteso che il Concedente potrà delegare, comunicandolo previamente alla Concessionaria, altro soggetto ai fini della presa in consegna.

2. In caso di ritardo, la Concessionaria, resta comunque obbligata a proseguire nell'esercizio del collegamento viario fino al definitivo trasferimento della gestione al Concedente ovvero al nuovo Concessionario. In tal caso, il Concedente e la Concessionaria stabiliranno di comune accordo i termini e le condizioni per la eventuale prosecuzione dell'esercizio

oltre il termine convenzionale, fermo restando il diritto della Concessionaria a percepire, limitatamente e proporzionalmente al periodo di proroga, le tariffe di cui all'art. 17, l'importo di cui all'art. 15 comma 1 nonché il canone di cui all'art. 19 della presente Convenzione, senza che ciò comporti una posticipazione del pagamento della somma di cui all'articolo precedente.

Art. 22 – Decadenza dalla concessione

1. La decadenza dalla concessione viene dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma, nel caso in cui perduri la grave inadempienza del Concessionario agli obblighi di cui all'art. 4, comma 2, lett. b), c), d), j) e l).
2. Constatato il perdurare dell'inadempimento da parte della Concessionaria agli obblighi di cui al comma precedente, il Concedente invia la diffida ad adempiere assegnando un congruo termine, comunque non inferiore a 90 giorni. Entro lo stesso termine la Concessionaria può presentare le sue controdeduzioni, sulle quali il Concedente dovrà esprimersi entro 90 giorni. Decorso quest'ultimo termine senza che il Concedente abbia comunicato la sua decisione, le controdeduzioni si intendono rigettate.
3. Ove la Concessionaria non adempia nel termine assegnatole senza formulare controdeduzioni, ovvero nel caso di rigetto delle controdeduzioni da parte del Concedente, questo dispone la decadenza dalla concessione, salvo che la Concessionaria adempia entro il termine di 90 giorni dal rigetto delle controdeduzioni stesse. In caso di decadenza, la Concessionaria resta obbligata a proseguire nell'ordinaria amministrazione della gestione del Collegamento viario fino al suo trasferimento da effettuarsi con le modalità di cui al precedente art. 21, conservando il diritto a percepire limitatamente e proporzionalmente al periodo di proroga le tariffe di cui all'art. 17,

l'importo di cui all'art. 15, comma 1, nonché il canone di cui all'art. 19 della presente Convenzione.

4. Ai sensi dell'art. 7 comma 3 lettera g) della L. 1158/71 e s.m., in caso di decadenza spetta alla Concessionaria la quota dell'investimento e degli investimenti aggiuntivi, così come risultante dall'ultimo bilancio disponibile, non ancora ammortizzata al netto della riserva eventualmente costituita secondo quanto previsto dall'art. 14, comma 7 e dedotta una trattenuta del 5 % a titolo di penale. L'importo dovuto alla Concessionaria sarà corrisposto entro sei mesi dalla dichiarazione di decadenza.

5. Resta salva la facoltà della Concessionaria di richiedere l'attivazione della procedura arbitrale di cui al successivo art. 25.

Art. 23 – Riscatto anticipato dell'Opera

1. Il Concedente ha la facoltà di riscattare l'Opera in anticipo rispetto alla scadenza della concessione, e comunque non prima di 10 anni dall'Entrata in esercizio, nell'ipotesi di sopravvenienza di un interesse pubblico prevalente.

2. Nell'ipotesi di cui al comma precedente, il Concedente esercita il diritto di riscatto anticipato mediante il seguente procedimento:

a) comunicazione alla Concessionaria della determinazione di procedere al riscatto anticipato con l'assegnazione di un congruo termine, comunque non inferiore ad un anno, per procedere alla riconsegna dell'Opera secondo le modalità operative di cui al precedente art. 21.

b) determinazione del Prezzo di riscatto anticipato dell'Opera, così come definito all'art. 2, lett. m), da comunicarsi alla Concessionaria entro 90 giorni dalla scadenza del termine di cui alla precedente lett. a); tale determinazione sarà impegnativa e vincolante qualora entro i successivi 90

giorni non sia contestata dalla Concessionaria con la richiesta di risoluzione della controversia ai sensi del successivo art. 25.

3. Il pagamento del Prezzo di riscatto anticipato, così come definito all'art. 2, lett. m), interverrà in via di acconto nella misura del 90%, calcolata provvisoriamente con le modalità di cui all'art. 20, comma 3, al momento della riconsegna, mentre il saldo, da determinarsi sul valore definitivo di cui al precedente comma 2, lett. b), verrà corrisposto entro i successivi 6 mesi.

4. Il Prezzo di riscatto anticipato sarà corrisposto alla Concessionaria all'esito dell'eventuale compensazione con la riserva secondo quanto previsto all'art. 14, comma 7.

Art. 24 – Poteri di vigilanza del Concedente

1. Fatta salva la responsabilità della Concessionaria per la progettazione e realizzazione dell'Opera, spetta al Concedente il potere di vigilanza sull'operato della Concessionaria, in fase di progettazione, realizzazione, e gestione dell'Opera.

2. Ai fini di cui al comma precedente, la Concessionaria si impegna a fornire la documentazione e le informazioni, anche di carattere contabile, all'uopo richieste dal Concedente con proprio provvedimento.

Art. 25 – Controversie

1. Ogni e qualsiasi eventuale controversia tra il Concedente e la Concessionaria relativa alla presente Convenzione sarà deferita al giudizio di un collegio arbitrale, secondo le previsioni di cui all'art. 12, D. Lgs. n. 190/02.

Art. 26 – Efficacia

1. L'efficacia della presente Convenzione è subordinata all'emanazione del decreto di approvazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sentite le Regioni Calabria e Siciliana, ai sensi dell'art. 7, comma 2, legge n. 1158/71 e s.m..

Art. 27 - Oneri e spese

1. Alla presente convenzione si applica il trattamento fiscale previsto dall'art. 8, comma 1 della legge n. 1158/71 e s.m..
2. Tutte le altre spese ed oneri relativi al presente atto graveranno sulla Concessionaria, che chiede i benefici di legge.

* * * * *

Richiesto io, Ufficiale Rogante ho ricevuto e pubblicato la presente Convenzione mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce alle parti contraenti, le quali, da me interpellate prima di sottoscriverla, la hanno dichiarata conforme alle loro volontà.

Si è omessa la lettura delle inserzioni allegate, per espressa volontà delle parti, le quali hanno dichiarato di averne in precedenza presa cognizione.

La presente Convenzione consta di 31 facciate dattiloscritte e 20 righe di quest'ultima pagina, escluse le firme.

Il Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Ing. Giuseppe Calcerano

Stretto di Messina S.p.A.

Dott. Pietro Ciucci

L'Ufficiale Rogante

Dott. Ernesto Cunto

Allegati:

- A) Poteri del firmatario per il Concedente;
- B) Poteri del firmatario per la Concessionaria;
- C) Deliberazione CIPE n. 66/2003 dell'1/8/2003;
- D) Accordo di Programma;
- E) Attività di manutenzione ordinaria;
- F) Piano economico – finanziario;
- G) Programma di realizzazione dell' Opera;
- H) Tariffe di pedaggio.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Decreto

MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
GABINETTO

19533 22/12/2003 AG/LP

Modifiche al decreto ministeriale n. 356 del 10 febbraio 2003

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

VISTO l'art. 2 comma 3 lett. a) del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190, di attuazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443, in base al quale, per l'espletamento delle attività di cui al citato decreto, ove non vi siano specifiche professionalità interne, il Ministero può avvalersi di una Struttura tecnica di missione, da istituirsi con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTO il decreto ministeriale n. 356 del 10 febbraio 2003 emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il quale, in attuazione del citato art. 2 comma 3 lett. a) del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190, è stata istituita una Struttura tecnica di missione, alla quale sono state affidate le attività tecniche e amministrative connesse alla progettazione, approvazione e realizzazione delle opere inserite nel Programma approvato ai sensi della legge n. 443 del 21 dicembre 2001, attività analiticamente definite all'art. 2 del suddetto decreto ministeriale;

VISTO l'art. 2, comma 3 del D. Lgs. 20 agosto 2002 n. 190, che attribuisce alla predetta struttura tecnica di missione specifiche competenze in relazione ai rapporti con gli advisor di cui si avvale per l'espletamento dell'attività istruttoria;

VISTO l'art. 3 del D. Lgs. 24 aprile 2003, n. 114, che attribuisce alla predetta struttura tecnica di missione specifiche competenze in relazione ai rapporti con la società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente;

CONSIDERATO che, in mancanza di specifiche professionalità interne, è necessario adeguare i compiti e le funzioni della struttura tecnica di missione alle esigenze derivanti dall'attribuzione delle suddette competenze;

RITENUTO dover apportare integrazioni al decreto ministeriale n. 356 del 10 febbraio 2003;

DECRETA

Articolo 1

L'art. 2 del decreto ministeriale n. 356 del 10 febbraio 2003 è integrato in fine come segue:

- "all'assegnazione e alla stipulazione di contratti e incarichi a enti, società e professionisti inerenti all'attuazione del Programma di cui alla legge 443/2001;
- alla vigilanza sulle attività della società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. nonché alla stipula degli atti convenzionali con la Società medesima, ai sensi del Decreto Legislativo 24 aprile 2003 n. 114."

Articolo 2

L'art. 3, primo comma del decreto ministeriale n. 356 del 10 febbraio 2003 è integrato come segue:

"Per le attività di competenza il Capo della Struttura tecnica di missione stipula convenzioni e contratti in nome e per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti."

Il presente decreto sarà trasmesso agli organi di controllo.

Roma, 22 dicembre 2003

IL MINISTRO



CORTE DEI CONTI

03.03.03 000200

UFF. CONTR. INFRASTR.
E TERRITORIO

MINISTERO DELL'INTERNO - UFFICIO DEL DIRIGENTE Mod. 39/2002
PRESSO IL MINISTERO DELL'INTERNO - UFFICIO DEL DIRIGENTE

N. 222/2003 VI
Roma, 27 FEB. 2003
IL DIRETTORE

F.to Dr. Enrico Sansone

*Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

MINISTERO DEI TRASPORTI - GABINETTO
INFRASTRUTTURE
358/00/01/2003 AG

10 FEB. 2003 VISTA la legge 1 agosto 2002 n. 166 che, all'art. 13 comma 1, individua tra l'altro le risorse finanziarie per le attività di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO l'art. 2 comma 3 lett.a) del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190, di attuazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443, in base al quale, per l'espletamento delle attività di cui al citato decreto, ove non vi siano specifiche professionalità interne, il Ministero può avvalersi di una Struttura tecnica di missione, da istituirsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legge 7 febbraio 2003, n. 15 recante "misure finanziarie per consentire interventi urgenti nei territori colpiti da calamità naturali" in base al quale la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anticipazioni per consentire l'espletamento delle attività di istruttoria e monitoraggio di cui all'art. 2 commi 3, 4 e 5 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;

ACCERTATO che le complesse attività demandate al Ministero dall'art. 2 del citato decreto legislativo possano essere espletate tramite l'ausilio di personale esterno qualificato che supplisca alle carenze di specifiche professionalità interne;

CONSIDERATA la necessità e l'urgenza di procedere alla costituzione della Struttura tecnica di missione, allo scopo di poter fornire valido supporto alle attività di progettazione, approvazione e realizzazione delle opere inserite nel Programma approvato ai sensi della legge n. 443 del 21 dicembre 2001;

DECRETA

Articolo 1

1. Per l'espletamento delle attività tecniche e amministrative affidate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'art. 2 comma 3 lett.a) del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190, è istituita una struttura tecnica di missione.
2. La struttura tecnica di missione risponde al Ministro.



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Articolo 2

1. La Struttura tecnica di missione provvede:
 - alla costituzione e gestione della banca dati dei Progetti inseriti nel Programma di cui alla L. 443/2001;
 - alle analisi delle proposte di nuovo inserimento nel Programma;
 - alla istruttoria delle richieste di finanziamento delle attività progettuali;
 - al monitoraggio dell'avanzamento delle attività progettuali;
 - alla promozione ed acquisizione del parere istruttorio delle Amministrazioni interessate;
 - alla convocazione e gestione delle Conferenze di Servizi;
 - alle analisi dei pareri istruttori e delle proposte di prescrizioni emessi dai soggetti competenti in relazione ai progetti ed alla conseguente predisposizione delle proposte tecnico-amministrative al CIPE;
 - al monitoraggio delle attività di realizzazione delle opere;
 - al supporto delle attività dei Commissari Straordinari.

Articolo 3

1. Il Capo della Struttura tecnica di missione è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Egli provvede a definire le procedure di organizzazione e di funzionamento della Struttura, dirige e sovrintende tutte le attività e ne è responsabile.
2. Il Capo della Struttura coordina le attività e riferisce sui risultati perseguiti. Nomina, altresì, il Responsabile di ogni singolo progetto inserito nel Programma nonché il coordinatore di ciascuno dei gruppi di assistenza tecnica, giuridico-amministrativa, finanziaria e logistica ai Responsabili di Progetto.

Articolo 4

1. La dotazione organica della Struttura tecnica di missione, fissata nel limite massimo di 60 unità, di cui 10 dirigenti tra tecnici o amministrativi, è costituita da:
 - dirigenti delle pubbliche Amministrazioni;
 - tecnici individuati dalle Regioni o Province Autonome territorialmente coinvolte;



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative, sulla base di rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, ai sensi dell'art. 7, comma 6, del D. Lgs. 30 marzo 2001 n. 165;
 - personale ad alta specializzazione e professionalità, assunto con contratto a tempo determinato di durata non superiore al quinquennio, rinnovabile per una sola volta, previa selezione.
2. Il personale è individuato dal Capo della Struttura tecnica di missione.
 3. E' autorizzata l'assunzione con contratto a tempo determinato ovvero il conferimento di contratti di collaborazione coordinata e continuativa, nel limite massimo di 30 unità.

Articolo 5

1. La Struttura tecnica di missione può avvalersi, quale advisor, di una o più società specializzate nella progettazione e gestione di lavori pubblici, nella pianificazione, organizzazione e monitoraggio di programmi e progetti e nelle analisi economico-finanziarie. Gli advisor sono prescelti e convenzionati nel rispetto delle vigenti norme in materia di affidamento di servizi.

Articolo 6

1. La Struttura tecnica di missione si avvale dell'apporto tecnico, amministrativo e logistico degli uffici centrali, decentrati e periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i quali assicurano alla Struttura la collaborazione ed il supporto dalla stessa richiesto.
2. Le attività di carattere organizzativo, gestionale e contabile inerenti il funzionamento della struttura sono espletate dal titolare del Centro di responsabilità 1- Gabinetto ed Uffici di diretta collaborazione a valere sull'apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da istituire ai sensi e per gli effetti delle disposizioni recate dall'art. 1, commi 5 e 6 del decreto legge n. 15 del 7 febbraio 2003.
3. Per l'assolvimento delle attività di cui al comma 2, il Capo di Gabinetto può avvalersi, con atto formale, del Direttore generale per le politiche del personale e gli affari generali che le espleta avvalendosi di personale dipendente interno cui è riconosciuto un compenso per prestazioni di lavoro



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

straordinario, a valere sul capitolo di cui al precedente comma 2, per un contingente massimo di 40 unità.

Articolo 7

1. Gli oneri connessi al funzionamento della Struttura Tecnica di Missione, nonché ai contratti, incarichi e compensi di cui ai precedenti commi, trovano copertura finanziaria in forza delle anticipazioni che la Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere ai sensi del decreto legge 7 febbraio 2003, n. 15 conformemente alla quota dei limiti di impegno di cui all'art. 13, comma 1, della legge 1 agosto 2002 n. 166 destinata alle attività di istruttoria e monitoraggio come individuata dal decreto interministeriale dallo stesso articolo contemplato.

Il presente decreto sarà trasmesso agli organi di controllo.

Roma, ~~10 FEB. 2003~~

10 FEB. 2003

IL MINISTRO

VISTO: SI CONVALIDANO
LE RETTIFICHE

IL CAPO DI CABINETTO

Prefetto Claudio Gelati

67899

sede in Roma - Via Nizza n. 142

ESTRATTO AUTENTICO

Si certifica da me Dott. PAOLO CASTELLINI, Notaio in Roma con studio in Via Tomacelli n. 132, iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia, che quanto segue ho estratto dal Libro Verbali del Consiglio di Amministrazione "STRETTO DI MESSINA S.P.A.", con sede in Roma, Via Nizza n. 142, capitale sociale Euro 76.635.958,80, iscritta nel Registro delle Imprese di Roma, R.E.A. 477577, codice fiscale 05104310585, libro vidimato.





VERBALE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

DELLA STRETTO DI MESSINA S.P.A.

DEL 16 DICEMBRE 2003, ORE 10

RIUNIONE TENUTASI IN ROMA, VIA NIZZA, 142

Assume la presidenza, ai sensi dell'art. 24 dello Statuto sociale, l'On.le Giuseppe Zamberletti, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società.

Funge da Segretario l'Avv. Pierpaolo Dominedò.

Il Presidente della seduta, constatato:

- che del Consiglio di Amministrazione, oltre a lui stesso On.le Zamberletti, sono presenti gli amministratori: Prof. Avv. Carlo Bucci, Vice Presidente, Prof. Avv. Emmanuele Francesco Maria Emanuele, Vice Presidente, Prof. Avv. Elio Fanara, Vice Presidente, Dott. Pietro Ciucci, Amministratore Delegato, Ing. Giuseppe Calcerano, Prof. Pasquale Cardarelli, Ing. Renato Gabrio Casale, Dott. Ercole Pietro Pellicanò, Ing. Francesco Sabato; l'On.le Prof. Vito Riggio ha fatto presente che interverrà nel prosieguo della riunione;

- che del Collegio Sindacale sono presenti i Sindaci effettivi: Dott. Lucio Brundu, Presidente, Dott.ssa Gaetana Celico, Dott. Antonino Lanza, Dott. Lucio Mariani, Dott. Raffaele Ruggiero;

dichiara validamente costituita la presente seduta per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno

OMISSIS

- 4) Progetto preliminare del "Ponte sullo Stretto" - Adempimenti e attività conseguenti all'approvazione da parte del CIPE.

OMISSIS



OMISSIS

Partecipano alla riunione, con il consenso dei presenti, l'Ing. Giuseppe Fiammenghi ed il Dott. Stefano Granati.

Il Presidente passa, quindi, allo svolgimento dell'Ordine del Giorno.

OMISSIS

Sono le ore 10,15. L'Ing. Giuseppe Calcerano esce dalla sala consiliare.

A questo punto il Presidente propone al Consiglio, che approva, di anticipare la trattazione del punto 4) dell'odierno Ordine del giorno.

4) Progetto preliminare del "Ponte sullo Stretto" - Adempimenti e attività conseguenti all'approvazione da parte del CIPE

Su invito del Presidente, l'Amministratore Delegato - in relazione al presente punto - sottopone al Consiglio di Amministrazione i seguenti argomenti.

OMISSIS



OMISSIS

4b) Convenzione

L'Amministratore Delegato espone contenuti, termini e condizioni della Convenzione, secondo i principi risultanti dal documento che è stato consegnato agli Amministratori ed ai Sindaci e che viene depositato agli atti dell'odierna seduta.





La Convenzione ha il compito, ai sensi dell'art. 7, comma 3 della legge 1158/74, come modificata dal D.Lgs. 114/03, di disciplinare i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Concedente) e la Stretto di Messina S.p.A. (Concessionario) relativamente alla costruzione del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente, ivi comprese le necessarie opere connesse, e alla gestione del solo collegamento viario, nel quadro delle previsioni del progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 66 dell'1/8/03.

L'efficacia della Convenzione da stipularsi tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Strétto di Messina S.p.A. è subordinata all'emanazione di un Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sentite le Regioni Sicilia e Calabria.

Gli aspetti di particolare rilevanza dell'atto convenzionale, attualmente in corso di elaborazione congiunta con il Ministero, sono i seguenti.

Obblighi della Concessionaria

La Concessionaria ha la responsabilità della progettazione e della realizzazione dell'Opera mediante affidamento ad uno o più contraenti generali secondo le procedure di aggiudicazione di cui all'art. 10 del D. Lgs. 190/2002, ponendo a base di gara il progetto preliminare. La Concessionaria è altresì responsabile della gestione dell'Opera, con esclusione del collegamento ferroviario, sotto la responsabilità e a carico di RFI S.p.A..

Diritti della Concessionaria

Alla Concessionaria spettano:

- gli introiti derivanti dalla gestione del collegamento viario;
- il canone per l'esercizio del collegamento ferroviario da parte di R.F.I. che per il primo anno di esercizio è fissato in € 100,6 milioni, mentre per gli anni successivi sarà composto di una parte fissa, pari al citato importo di € 100,6 milioni maggiorato



dell'inflazione programmata e per effetto di una ripartizione (75% Stretto di Messina e 25% RFI) dei maggiori traffici eventualmente rilevati valorizzati secondo i canoni unitari allegati all'Accordo di Programma;

- a partire dal primo anno di esercizio del collegamento ferroviario, e annualmente per tutta la durata della concessione, un importo di € 38 milioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale importo è pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia, versati - in attuazione del contratto di programma tra gli stessi vigente - dallo Stato a RFI S.p.A. e sarà aggiornato all'anno di entrata in esercizio del collegamento ferroviario e, successivamente, anno per anno, sulla base del tasso di inflazione programmato;
- alla scadenza della concessione, il Valore di riscatto, che non potrà essere superiore al 50% del valore dell'investimento;
- gli eventuali contributi che dovessero essere destinati alla realizzazione dell'Opera;
- il diritto di compiere tutte le operazioni (mobiliari, immobiliari, commerciali, industriali e finanziarie) utili e/o opportune;
- il diritto di svolgere attività di comunicazione, editoriali e pubblicitarie connesse alla costruzione e gestione dell'Opera;
- ogni altro provento derivante dalla titolarità dell'Opera.

Piano economico finanziario

Alla Convenzione viene allegato il Piano economico - finanziario, inteso come il piano di copertura che determina l'equilibrio economico - finanziario dell'investimento.

Il Piano viene aggiornato all'approvazione del progetto definitivo ed all'entrata in esercizio dell'Opera. I successivi aggiornamenti avranno cadenza quinquennale (previsto un meccanismo secondo il quale entro novanta giorni dalla presentazione dell'aggiornamento il Concedente è tenuto a pronunciarsi. In ogni caso, decorsi centocinquanta giorni dalla





predetta presentazione, salvo esplicito diniego, l'aggiornamento del Piano deve intendersi approvato).

La Società potrà richiedere la revisione del Piano economico-finanziario anche prima delle naturali scadenze, nel caso di:

1. incrementi di costi complessivamente superiori al 10% dell'Investimento;
2. significativi scostamenti dei dati di traffico rilevati nei primi 24 mesi di esercizio rispetto a quanto previsto nel Piano economico-finanziario;
3. investimenti aggiuntivi di importo tale da incidere sull'equilibrio economico - finanziario della concessione;
4. qualsiasi altro evento di carattere eccezionale.

Il Piano economico finanziario dovrà prevedere quote di ammortamento dell'investimento in misura tale per cui, alla scadenza della concessione, l'entità dell'investimento ammortizzato sia almeno pari al 50%.

Ai sensi dell'art. 4, comma 7, legge n. 1158/71 il carico di interessi passivi e di ogni altro onere finanziario facente capo alla Concessionaria, nei primi sette anni di gestione, potrà essere capitalizzato in bilancio fra le immobilizzazioni immateriali ed essere ammortizzato, per un periodo superiore a quello massimo previsto dall'art. 2426, c.c., per tutta la durata della concessione e con determinazione del Consiglio di Amministrazione della Concessionaria, con il consenso del Collegio Sindacale. Tale facoltà non è stata, prudenzialmente, attivata nella elaborazione del Piano economico-finanziario da allegare alla Convenzione.

È previsto l'impegno, in presenza di utili accertati in sede di approvazione del bilancio, a rispettare, nella remunerazione delle azioni, il limite di un dividendo connesso al capitale sociale effettivamente versato e non superiore al tasso ufficiale di riferimento medio BCE ponderato in vigore durante l'esercizio cui si riferisce il dividendo stesso,



incrementato di 5 punti percentuali. La facoltà della Concessionaria di remunerare gli azionisti in misura comunque non superiore a quanto sopra indicato potrà tener conto, ove consentito dall'utile di esercizio di ciascun anno e dagli utili non distribuiti alla stessa data, anche dei precedenti periodi durante i quali non fossero stati realizzati utili, al fine di consentire una congrua remunerazione del capitale sociale per l'intero periodo di durata della concessione. In tal caso, il tasso di remunerazione massima a favore degli azionisti, per gli anni nei quali non sono stati conseguiti utili, sarà pari al tasso ufficiale di riferimento BCE medio durante ciascuno di detti esercizi, incrementato di 2,5 punti percentuali. Gli eventuali utili, che fossero maturati durante l'intero periodo di esercizio in eccesso rispetto alla remunerazione degli azionisti di cui sopra, saranno destinati alla copertura del completo ammortamento dell'Opera, anche in eccedenza rispetto alle previsioni del Piano economico-finanziario, ovvero saranno accantonati dalla Concessionaria in apposita riserva, il cui saldo al termine della concessione sarà portato a compensazione del Valore di riscatto dovuto, fino al suo eventuale azzeramento. L'eventuale ulteriore residuo verrà distribuito agli azionisti.

Introiti e contributi a favore della Concessionaria

1. Continuità territoriale In conformità a quanto previsto dall'art. 7 dell'Accordo di Programma, a partire dal primo anno di esercizio del collegamento ferroviario, e pertanto a partire dall'anno in cui R.F.I. S.p.A. terminerà il servizio di traghettamento ferroviario per la Sicilia, sarà erogato annualmente per tutta la durata della concessione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Stretto di Messina S.p.A. un importo di € 38 milioni, pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia versati - in attuazione del contratto di programma tra gli stessi vigente - dallo Stato a R.F.I. S.p.A.. Tale importo sarà aggiornato all'anno di entrata in esercizio del collegamento ferroviario e, successivamente, anno per anno, sulla base del tasso di inflazione programmato e non potrà comunque essere inferiore all'ammontare dei





contributi riconosciuti a tale titolo a R.F.I. S.p.A. per l'anno precedente.

2. All'approvazione del progetto definitivo, nonché all'Entrata in esercizio dell'Opera, sarà accertato in contraddittorio tra Concedente e Concessionaria il costo aggiornato dei lavori comprensivo dei relativi oneri finanziari e degli altri costi generali capitalizzati e verrà stabilito, per differenza, l'eventuale contributo integrativo che, in stretta osservanza alle previsioni del piano economico-finanziario, il Concedente dovrà corrispondere alla Concessionaria per gli aumenti di costo derivanti da forza maggiore, sorpresa geologica o idrogeologica, sopravvenute prescrizioni di legge o di enti terzi o comunque derivanti da richieste del Concedente. Per causa di forza maggiore si intende qualsiasi evento impreveduto e imprevedibile tale da comportare un incremento dei costi, come, a titolo esemplificativo, calamità naturali, guerre, atti di terrorismo. Sono altresì equiparati a causa di forza maggiore eventuali incrementi del tasso ufficiale di riferimento della Banca Centrale Europea eccedenti di oltre due punti, e per oltre 90 giorni, quello base adottato nel Piano economico-finanziario.

La Concessionaria ha diritto al suddetto contributo integrativo, anche in anticipo rispetto alle normali scadenze nel caso di aumenti dei costi, durante il corso dei lavori, complessivamente superiori al 10% dell'Investimento.

Inoltre, la Concessionaria avrà diritto ad ottenere dal Concedente la rideterminazione del contributo integrativo in dipendenza delle somme liquidate al Contraente Generale a seguito di riserve, comunque correlate alle fattispecie di forza maggiore, definite, anche successivamente all'entrata in esercizio dell'Opera, in via giudiziale e/o arbitrale, ovvero, previa approvazione del Concedente, in via amministrativa o transattiva.

Tariffe di pedaggio

Le tariffe per i veicoli stradali utilizzate nel Piano economico-finanziario sono in linea con i valori delle tariffe prevalenti attualmente praticate dalle società di traghettamento sullo stretto di Messina e non tengono conto pertanto dei benefici per gli utenti in termini di



miglior livello di servizio e di minor tempo di attraversamento consentiti dalla realizzazione dell'Opera. In linea con la politica tariffaria attualmente praticata dai traghetti, sono state previste agevolazioni per il traffico locale.

Almeno sei mesi prima della data prevista di entrata in esercizio del collegamento viario sarà concordata tra Concedente e Concessionaria l'eventuale ridefinizione delle classi di pedaggio.

Le tariffe di pedaggio saranno aggiornate annualmente dalla Concessionaria, a partire dal 1° gennaio del secondo anno di esercizio del collegamento viario, applicando alle stesse il tasso annuale di inflazione reale (variazioni dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di impiegati ed operai).

La Concessionaria, qualora i ricavi derivanti dal traffico viario dovessero rivelarsi inferiori rispetto a quanto previsto nel Piano economico-finanziario al momento in vigore, al fine di riportarlo in equilibrio, potrà praticare tariffe di pedaggio più basse, ovvero più alte di quelle convenzionali, in determinati orari e/o periodi dell'anno e/o per diverse categorie di veicoli, purché da tali modifiche, tenuto conto delle previsioni aggiornate di traffico, non derivino ricavi prospettici maggiori rispetto a quanto indicato nel quinquennio di riferimento del Piano economico-finanziario in vigore.

Obblighi di RFI

Per l'esercizio del collegamento ferroviario spetta alla Concessionaria, per tutta la durata della concessione, un canone annuale che deve essere corrisposto da R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., titolare della gestione del collegamento ferroviario medesimo.

Per il primo anno di esercizio tale canone è fissato in € 100,6 milioni, mentre per gli ulteriori anni il canone sarà adeguato con le modalità previste nell'Accordo di programma concluso in data 27/11/03 in precedenza menzionate nell'ambito dei "Diritti della Concessionaria".





RFI ha inoltre l'obbligo di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria del collegamento ferroviario.

Durata della Concessione

La concessione avrà una durata di 38 anni a partire dall'1/1/04, di cui 30 per la gestione, decorrenti dall'Entrata in esercizio dell'Opera. Eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'Opera determinano corrispondenti slittamenti della durata della concessione.

Alla scadenza del termine di concessione, la Concessionaria provvede al trasferimento dell'Opera al Concedente, o per suo conto, al nuovo Concessionario, nonché alla retrocessione al Concedente di tutti gli immobili espropriati ed utilizzati per attività strumentali o connesse.

Alla scadenza della concessione la Concessionaria avrà diritto al riconoscimento del Valore di riscatto. Tale valore è pari alla quota dell'Investimento e dei successivi Investimenti aggiuntivi non ancora ammortizzata, risultante dal bilancio dell'ultimo anno di concessione. L'importo del Valore di riscatto non potrà essere comunque superiore al 50% dell'Investimento, maggiorato della quota degli Investimenti aggiuntivi non ammortizzata sulla base dei criteri previsti dal Piano economico-finanziario, oltre agli oneri fiscali di legge nonché agli interessi calcolati al tasso legale per eventuali ritardati pagamenti. Il Valore di riscatto, al netto dell'eventuale riserva per utili non distribuiti ed eccedenti la remunerazione massima spettante agli azionisti come descritta al precedente punto "Piano economico-finanziario", verrà corrisposto in due tranches (un acconto pari al 90% al momento della scadenza della Concessione e il saldo entro sei mesi dal termine dell'ultimo anno di esercizio).



Decadenza dalla concessione

Nel caso di inadempimento da parte della Concessionaria il Concedente la diffida ad

adempire assegnando un termine non inferiore a 90 giorni. Entro lo stesso termine la Concessionaria può presentare le sue controdeduzioni, sulle quali il Concedente dovrà esprimersi entro i successivi 90 giorni. Decorso quest'ultimo termine senza che il Concedente abbia comunicato la sua decisione, le controdeduzioni si intendono rigettate.

Ove la Concessionaria non adempia nel termine assegnatole senza formulare controdeduzioni, ovvero nel caso di rigetto delle controdeduzioni da parte del Concedente, questo dispone la decadenza dalla concessione, salvo che la Concessionaria adempia entro il termine di 90 giorni dal rigetto delle controdeduzioni stesse. In caso di decadenza, la Concessionaria dovrà proseguire nell'ordinaria amministrazione della gestione del collegamento viario fino al suo trasferimento, conservando il diritto a percepire le tariffe di pedaggio nonché il canone di RFI.

In caso di decadenza spetta alla Concessionaria la quota dell'Investimento e degli Investimenti aggiuntivi, così come risultante dall'ultimo bilancio disponibile, non ancora ammortizzata, al netto di una trattenuta del 5 % a titolo di penale.

Riscatto anticipato dell'Opera

Il Concedente ha la facoltà di riscattare l'Opera in anticipo rispetto alla scadenza della concessione, e comunque non prima di 10 anni dall'entrata in esercizio, nell'ipotesi di sopravvenienza di un interesse pubblico prevalente.

In tal caso alla Concessionaria spetta il c.d. "Prezzo di riscatto anticipato" pari alla somma della quota dell'Investimento e dei successivi Investimenti aggiuntivi non ancora ammortizzata, risultante dall'ultimo bilancio di esercizio, e degli eventuali oneri connessi all'anticipata risoluzione dei contratti di finanziamento, maggiorata di un indebitamento pari al tasso di interesse legale in vigore al momento della comunicazione della determinazione di riscatto anticipato, per ciascuno degli anni residui della Concessione, oltre agli oneri fiscali di legge.





Controversie

Ogni e qualsiasi eventuale controversia tra il Concedente e la Concessionaria relativa alla Convenzione sarà deferita al giudizio di un collegio arbitrale (arbitrato rituale di diritto ex art. 12 del D. Lgs. 190/2002).

Varie

La Convenzione regola inoltre gli aspetti relativi a:

Espropri;

Programma di realizzazione e penali;

Alta Sorveglianza della Concessionaria e verifiche antimafia;

Collaudo;

Caratteristiche dell'Opera e standard dei servizi;

Disservizi e contestazioni;

Modalità operative di riconsegna dell'Opera;

Poteri di vigilanza del Concedente.

In allegato alla Convenzione sono riportati i seguenti documenti: A) Poteri del firmatario per il Concedente; B) Poteri del firmatario per la Concessionaria; C) Delibera CIPE dell'1/8/03; D) Accordo di Programma; E) Attività di manutenzione ordinaria; F) Piano economico-finanziario; G) Programma di realizzazione delle Opere; H) Tariffe di Pedaggio.

Sono le ore 11,40. Entra nella sala consiliare l'On.le Prof. Vito Riggio.

Il Dott. Ciucci espone, anche con il supporto visivo di schede illustrative in "power point", i documenti riguardanti il Piano economico-finanziario, che verrà allegato alla Convenzione medesima. I tre documenti concernenti il Piano economico-finanziario sono stati consegnati ai presenti e vengono depositati agli atti dell'odierna seduta.



OMISSIS

Al termine del dibattito, il Consiglio di Amministrazione:

- Vista la Legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante "Collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente", così come modificata ed integrata dal Decreto Legislativo 24 aprile 2003, n. 114;
- Vista la deliberazione n. 66 in data 1° agosto 2003 con la quale il CIPE - ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 e della legge n. 1158/1971, come modificata ed integrata dal decreto legislativo n. 114/2003 - ha approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti nel documento "ALLEGATO A - FOGLIO CONDIZIONI" che forma parte integrante della delibera stessa, il progetto preliminare del <<Ponte sullo Stretto di Messina>>;
- Ricordato che il Consiglio di Amministrazione, nella riunione del 1° ottobre 2003, ha esaminato la predetta delibera CIPE, nonché le prescrizioni contenute nel citato "ALLEGATO A - FOGLIO CONDIZIONI", tra le quali è stata prevista - quale condizione preliminare ed indispensabile per la stipula della Convenzione di cui all'art. 7 della Legge n. 1158/1971 - la stipula di un Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, ANAS S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Regione Calabria, Regione Siciliana e lo Stretto di Messina S.p.A. per la disciplina dei relativi impegni di competenza in merito alla realizzazione dell'opera;
- Ricordato altresì che il Consiglio di Amministrazione, nella predetta riunione del 1° ottobre 2003, ha conferito ampio mandato all'Amministratore Delegato per





proseguire nei rapporti con le Amministrazioni interessate al fine della finalizzazione degli atti richiamati al precedente punto;

- considerato che, in data 27 novembre 2003, è stato sottoscritto, in conformità a quanto sopra deliberato, l'Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, ANAS S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Regione Calabria, Regione Siciliana e la Stretto di Messina S.p.A.;
- preso atto dei contenuti di tale Accordo di Programma, che ha per finalità la definizione preventiva degli impegni tecnici e finanziari di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione e gestione dell'opera, la determinazione degli interventi propedeutici e funzionali di competenza di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed ANAS S.p.A. e delle relative modalità realizzative per il miglior coordinamento e sincronizzazione dei lavori di costruzione, nonché l'acquisizione di ogni necessaria intesa con le Regioni interessate;
- preso altresì atto che tale Accordo di Programma sarà allegato alla Convenzione di cui all'art. 7 della Legge 1158/1971 e successive modificazioni ed integrazioni;
- considerato che alla medesima Convenzione verrà allegato il Piano economico-finanziario, inteso come il piano di copertura che determina l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento;
- considerato che occorre procedere alla stipula della Convenzione tra il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Concessionaria Stretto di Messina S.p.A. ai sensi dell'art. 7 della Legge n. 1158/1971, così come modificata ed integrata dal D. Lgs. 114/2003;
- considerata l'ampia illustrazione dell'Amministratore Delegato in merito agli adempimenti ed alle attività che la Stretto di Messina S.p.A. è tenuta ad espletare conseguentemente all'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del



"Ponte sullo Stretto di Messina", con particolare riguardo ai contenuti, ai termini ed alle condizioni della suindicata Convenzione di Concessione, nonché del suddetto Piano economico-finanziario alla stessa allegato;

tutto ciò premesso e considerato, il Consiglio di Amministrazione all'unanimità

d e l i b e r a

- a) di approvare i contenuti, termini e condizioni della Convenzione e del relativo allegato "F" Piano economico-finanziario, così come illustrati dall'Amministratore Delegato e risultanti dai documenti depositati agli atti, in vista della stipula della Convenzione medesima – ai sensi dell'art. 7 della Legge 17 dicembre 1971, n. 1158, così come modificata ed integrata dal Decreto Legislativo 24 aprile 2003, n. 114 – tra il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Concessionaria Stretto di Messina S.p.A.;
- b) di conferire ogni più ampio potere all'Amministratore Delegato, Dott. Pietro Ciucci, per l'attuazione della presente delibera, per il compimento di ogni e qualsiasi atto inerente, connesso e conseguente, anche per apportare alla Convenzione così come illustrata, nonché al contenuto degli allegati alla Convenzione medesima, le variazioni e/o integrazioni di carattere non sostanziale e significativo che dovessero risultare opportune e/o necessarie, nonché per la sottoscrizione del testo della Convenzione di cui alla precedente lettera a), nonché degli allegati alla Convenzione medesima, e/o dei relativi eventuali atti aggiuntivi, dando sin d'ora pienamente per rato e valido il suo operato. Il testo della Convenzione, in presenza di sostanziali e significative variazioni e/o integrazioni rispetto ai principi suindicati, sarà sottoposto al Consiglio di Amministrazione al fine della sua preventiva approvazione.

Sono le ore 12,10. La suesposta parte del verbale, previa lettura, viene approvata seduta

stante.



IL SEGRETARIO

(Avv. Pierpaolo Dominedò)



IL PRESIDENTE

(On.le Giuseppe Zamberletti)

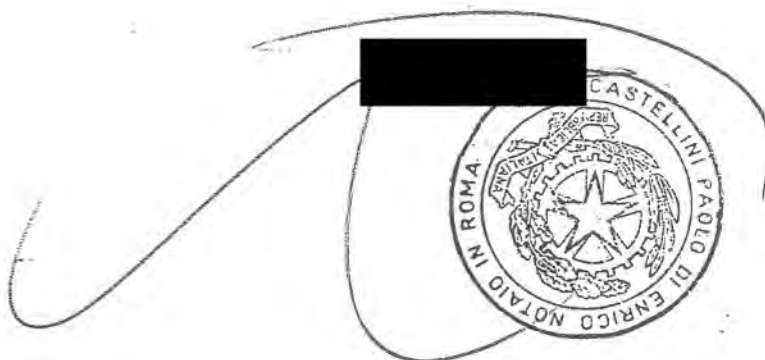


Si certifica altresì che le parti omesse non contrastano
con quanto sopra riportato.

Il presente estratto consta di diciassette pagine.

In fede.

Roma, diciotto dicembre duemilatre.



**MINISTERO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

DECRETO 21 luglio 2003.

Istituzione di un biglietto d'ingresso per il percorso di visita denominato «Percorso del Principe» in alcune sedi espositive di Firenze.

IL DIRETTORE GENERALE
PER IL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO
E DEMOETNOANTROPOLOGICO - SERVIZIO III

Visto il decreto ministeriale 11 dicembre 1997, n. 507, recante norme per l'istituzione del biglietto d'ingresso ai monumenti, musei, gallerie, scavi di antichità, parchi e giardini monumentali dello Stato;

Visto il decreto ministeriale 28 settembre 1999, n. 375, recante modifiche al decreto ministeriale 11 dicembre 1997, n. 507;

Visto l'art. 100 del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, concernente il testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali emanato a norma dell'art. 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2000, n. 441, concernente il regolamento recante norme di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali;

Visto il decreto ministeriale 5 marzo 2002 concernente la nuova costituzione del Comitato per i biglietti di ingresso musei previsto dal citato regolamento ex decreto ministeriale n. 507/1997;

Vista la nota 11319 del 12 luglio 2003, con la quale la Soprintendenza speciale per il Polo museale fiorentino ha riproposto anche per quest'anno la riedizione del «Percorso del Principe», itinerario che consente la visita da Palazzo Vecchio al Giardino di Boboli attraverso il Corridoio Vasariano a Firenze, secondo le modalità specificate nella bozza di convenzione acclusa alla nota stessa;

Sentito il parere del Comitato per i biglietti di ingresso musei, che nella riunione del 15 luglio 2003 ha espresso parere favorevole;

Considerata la necessità di prorogare l'attuazione di tale iniziativa anche per il 2003, secondo le modalità specificate nella convenzione sopra indicata, da sottoscrivere con il comune di Firenze;

Decreta:

A partire dal 19 settembre 2003 e non oltre il 28 febbraio 2004 è consentita la realizzazione di un percorso di visita denominato «Percorso del Principe», dietro pagamento di biglietti integrati le cui tipologie di prezzi sono stabilite in apposito atto convenzionale da sottoscrivere con il comune di Firenze, così come riportate nella bozza di convenzione acclusa alla nota citata in premessa.

Roma, 21 luglio 2003

Il direttore generale: SERIO

*Registrato alla Corte dei conti il 25 settembre 2003
Ufficio di controllo preventivo sui Ministeri dei servizi alla persona
e dei beni culturali, registro n. 4, foglio n. 380*

03A11783

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 1° agosto 2003.

Primo programma delle opere strategiche - Legge n. 443/2001 - Ponte sullo stretto di Messina. (Deliberazione n. 66/2003).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante norme in tema di collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001 e attribuendo, tra l'altro, a questo Comitato stesso, integrato dai presidenti delle regioni e delle province autonome interessate, il compito di approvare il progetto preliminare e definitivo delle opere;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e che, all'art. 14, delega al Governo l'emanazione di un decreto legislativo inteso a riformare e aggiornare la citata legge n. 1158/1971, secondo i principi e i criteri direttivi nello stesso articolo specificati;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001, che agli articoli 3-5 stabilisce la procedura per l'approvazione del progetto preliminare e del progetto definitivo delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale e, al successivo art. 16, comma 5, dispone che la medesima procedura si applica all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina per il quale individua altresì nella società Stretto di Messina S.p.a. il soggetto aggiudicatore ai sensi del medesimo decreto legislativo;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2003, n. 114, che a norma del richiamato art. 14 della legge n. 166/2002 modifica ed integra la legge n. 1158/1971;

Visti in particolare l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificata dall'art. 13 della legge n. 166/2002 e art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria sugli approvati progetti e la funzione di supporto per le attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Vista la delibera 19 febbraio 1999, n. 33 (*Gazzetta Ufficiale* n. 124/1999), con la quale questo Comitato ha condiviso le proposte formulate dalla propria III Commissione «Infrastrutture» riguardo alla necessità di procedere ad ulteriori valutazioni sul progetto di massima redatto dalla società «Stretto di Messina», in relazione alle considerazioni espresse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel voto n. 220 del 10 ottobre 1997 ed agli approfondimenti richiesti dal Senato con la mozione n. 1-00275 del 25 giugno 1998, ed ha disposto l'indizione di due distinte procedure ad evidenza pubblica, l'una per la definizione degli aspetti territoriali, ambientali, sociali, economici e finanziari del predetto progetto di massima e l'altra per approfondimenti su aspetti tecnici di carattere specialistico segnalati nel predetto voto n. 220;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che, all'allegato 1, include il «Ponte sullo Stretto di Messina» quale opera già avviata con legge propria di cui si conferma il carattere di rilevanza nazionale;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha dettato disposizioni di ordine procedurale intese, tra l'altro, a definire le attività di monitoraggio da espletare al fine di consentire a questo Comitato medesimo di assolvere ai compiti di vigilanza sull'esecuzione dei lavori ad esso assegnati dalla normativa sopra richiamata;

Vista la nota n. 362 del 31 luglio 2003 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria concernente il progetto preliminare dell'intervento in argomento, proponendo l'approvazione del progetto stesso;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze della istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

a) in via preliminare:

che il progetto proposto all'approvazione rappresenta l'aggiornamento del progetto di massima del 1992, esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'ottobre 1997: esso recepisce sia le raccomandazioni formulate dal suddetto Consiglio superiore nel voto di approvazione espresso nell'adunanza del 10 ottobre 1997, sia le indicazioni del Comitato tecnico scientifico allo scopo istituito dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel febbraio 2002, sia le raccomandazioni degli advisors che hanno svolto gli approfondimenti disposti da questo Comitato con la delibera n. 33/1999 citata nelle premesse, sia, infine, le ulteriori modifiche resesi necessarie per l'adeguamento alla nuova normativa in materia di sicurezza, di progettazione stradale e di contenuti dello studio di impatto ambientale;

che il progetto in argomento è conforme alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche e integrazioni (c.d. «Legge quadro sui lavori pubblici») ed al relativo Regolamento di attuazione decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, come modificati dal decreto legislativo n. 190/2002;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministero per i beni e le attività culturali, la regione Calabria e la regione Siciliana, rispettivamente con note dell'11 luglio 2003, del 25 luglio 2003, del 31 luglio 2003 e dell'11 aprile e 30 luglio 2003, hanno espresso il proprio parere favorevole all'approvazione del progetto preliminare dell'opera, formulando raccomandazioni e prescrizioni;

b) sotto il profilo infrastrutturale:

che il progetto conferma la scelta fondamentale del ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 ml;

che la sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 m mentre la sezione ferroviaria comprende due binari con due marciapiedi laterali pedonabili;

che l'altezza delle due torri, raggiungendo i 382,60 m sul livello del mare, assicura un franco navigabile minimo di 65 m di altezza per 600 metri di larghezza;

che il progetto comprende le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano, in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro;

che, ai fini della costruzione del ponte, risulta necessario realizzare le opere propedeutiche, stradali e ferroviarie, specificate nella relazione medesima;

c) sotto l'aspetto economico-finanziario:

che il costo complessivo di costruzione dell'opera, collegamenti stradali e ferroviari inclusi, ammonta a 4.684,3 Meuro a valori 2002, ivi compreso il limite di spesa per le opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale pari a 130 Meuro;

che lo schema economico-finanziario, sviluppato sulla base dei presupposti riportati nella relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non prevede oneri a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma delle opere strategiche;

che il finanziamento dell'opera sarà assicurato per il 40% dall'aumento di capitale della società Stretto di Messina, già deliberato dagli azionisti, e per il rimanente 60% con finanziamenti da reperire sui mercati internazionali senza garanzie da parte dello Stato;

d) sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore società Stretto di Messina procederà alla realizzazione dell'opera attraverso l'affidamento a contraente generale, ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto legislativo n. 190/2002, mediante gara internazionale, basata sul progetto preliminare, da bandire entro il corrente anno 2003;

che il programma di esecuzione dell'opera di attraversamento e dei relativi collegamenti di cui al punto precedente prevede il completamento delle attività realizzative, comprese le propedeutiche, in 6 anni, con inizio dei lavori nel maggio 2005, ultimazione nell'aprile 2011 ed apertura al traffico stradale e ferroviario nel 2012;

Delibera:

1) Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 e della legge n. 1158/1971, come modificata ed integrata dal decreto legislativo n. 114/2003, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera, il progetto preliminare del «Ponte sullo Stretto di Messina».

2) Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Ponte sullo Stretto di Messina» approvato con la presente delibera. Il medesimo Ministero provvederà altresì a verificare che il progetto definitivo concernente l'intervento di cui sopra sia conforme alle prescrizioni riportate nell'allegato di cui al punto precedente.

Roma, 1° agosto 2003

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: BALDASSARRI

registrata alla Corte dei conti il 15 ottobre 2003

Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 124



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE
LEGGE OBIETTIVO

*Attività ai sensi della L. 21 dicembre 2001 n. 443
e del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190
Del. CIPE 121/2001*

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

*Progetto di realizzazione del collegamento stabile tra la
Sicilia ed il Continente comprendente l'opera di
attraversamento e i suoi collegamenti sui versanti Sicilia e
Calabria*

ALLEGATO A – FOGLIO CONDIZIONI

LUGLIO 2003

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI RELATIVE
ALL'OPERA DI ATTRAVERSAMENTO E SUOI COLLEGAMENTI

Prescrizioni.

1. Premesso che l'approvazione del progetto preliminare comporta la localizzazione urbanistica e la conseguente variazione degli strumenti urbanistici, il progetto definitivo dovrà essere sviluppato in modo che, ferma la predetta localizzazione, si pervenga alla massima possibile compatibilità con le strategie ed i piani di sviluppo con i quali è destinato ad interagire.

2. Il progetto definitivo dovrà prevedere l'esecuzione di adeguati scavi esplorativi e di ricerche nelle zone in cui lo stesso proponente ipotizza la possibile presenza di significativi giacimenti archeologici.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuoverà un accordo di programma con il soggetto aggiudicatore, il Ministero dell'economia e delle finanze, le regioni Calabria e Sicilia, R.F.I. S.p.a. e ANAS S.p.a. nel quale saranno disciplinati i relativi impegni di competenza in merito alla realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alla deviazione della linea ferroviaria in località Cannitello, alla deviazione dell'autostrada A3 in località Piale, alla realizzazione delle opere connesse, agli impegni finanziari previsti per la realizzazione e gestione dell'opera a carico delle parti secondo le linee guida del piano economico e finanziario predisposto da Stretto di Messina S.p.a. e contenuto nella «sintesi dello studio di fattibilità economico-finanziario», allegato B alla relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'accordo di programma sarà definito prima della stipula della convenzione con la società concessionaria.

4. Nel progetto definitivo dovrà essere descritta la modalità di risoluzione dell'interferenza, rilevata dallo stesso proponente, per quanto attiene le fasi di costruzione delle fondazioni delle torri e delle strutture di cantiere per il montaggio dei concetti e delle attrezzature di sollevamento per la costruzione del carro ponte di servizio.

5. Gli studi geo-sismo-tettonici dovranno essere costantemente aggiornati integrando le conoscenze sismologiche e storiche con gli aspetti geo-tettonici: nell'ambito della progettazione definitiva, dovrà perciò essere eseguito il confronto con le più aggiornate conoscenze geosturali della regione al fine di una ricostruzione integrata della geometria del bacino e della sua posizione nell'ambito delle geostutture sismogenetiche regionali (le diverse parti dovranno essere rese reciprocamente coerenti).

6. Gli interventi rivolti alla tutela e riqualificazione ambientale, alla mitigazione degli effetti negativi sull'ambiente e alla ricomposizione paesaggistica, dovranno essere, analogamente al ponte e alle strutture ed infrastrutture ad esso connesse, progettati e realizzati tenendo adeguatamente conto, tra l'altro, della sismicità dell'area.

7. In corrispondenza dei due Pantani di Ganzirri il soggetto aggiudicatore nell'ambito della progettazione definitiva dovrà:

a) ulteriormente approfondire gli studi idrogeologici e idrochimici;

b) studiare e realizzare uno specifico sistema di controllo della qualità e livello delle acque con sensori posti anche all'interno delle strutture di impermeabilizzazione, e con piezometri e altre apparecchiature a lettura anche automatica, disposti al contorno e dentro i pantani, nonché lungo il canale di collegamento;

c) definire i metodi e le tecnologie con cui saranno scavate le fondazioni delle torri al fine di garantire il perfetto isolamento idraulico degli scavi senza che ciò incida sui flussi idrodinamici che regolano l'esistenza dei due pantani;

d) determinare le sostanze (naturali o comunque a pH neutro), la cui stabilità chimica sia sperimentalmente dimostrata per le condizioni di esercizio alle quali saranno sottoposte.

8. In merito al pericolo di subsidenza e della possibile intercettazione di falde sotterranee, durante lo scavo delle gallerie, nell'ambito della progettazione definitiva si dovrà:

a) approfondire gli studi idrogeologici delle fasce di territorio interessate dalle gallerie, ricostruendo anche in base a specifici rilievi e sondaggi il modello idrogeologico del sottosuolo anche introducendo contemporaneamente adeguate apparecchiature di monitoraggio del livello di falda;

b) evitare che le eventuali venute idriche in fase di scavo siano «integrate da un'istantanea ricarica della falda da parte del mare», non tanto perché, pur in presenza di una «elevata permeabilità dei terreni», per altro non documentata con dati sperimentali, non si hanno notizie di ricariche naturali istantanee e con sincronismo di avanzamento spaziale dell'acqua, quanto perché non può essere ammessa la sostituzione di falde acquifere, qualsiasi possa esserne l'uso, con acque salate o salmastre senza avere predeterminato il chimismo e il livello piezometrico delle acque e avere studiato, anche con prove sperimentali, le proprietà idrogeologiche fondamentali degli acquiferi e il ruolo dell'acqua per il mantenimento dell'equilibrio geostatico delle sovrastanti strutture e infrastrutture urbane;

c) prevedere eventuali tecniche di scavo integrative dello «scudo meccanizzato a tubo chiuso» per le fasi in cui lo scudo dovesse manifestare difficoltà di avanzamento.

9. Per quanto riguarda le criticità derivanti dalle acque di scarico e/o di scolo, sia nella fase di cantiere che di esercizio, con conseguente apporto di materiale fine e di possibili acque inquinate: nell'ambito della progettazione definitiva dovrà essere prevista la canalizzazione di dette acque con adduzione fino a punti di scarico di minima interferenza ambientale, adottando anche adeguati sistemi di dispersione nel recapito finale, ovvero, ove occorra, appositi impianti di depurazione.

10. Per le interferenze con aree di interesse naturalistico, sia terrestri che marine nell'ambito della progettazione definitiva dovrà prevedersi che:

a) le previste interferenze con gli habitat di specie animali protette, provocate nella fase di cantiere del ponte e delle opere connesse, dovranno essere ridotte ai minimi livelli o comunque compensate in maniera adeguata e sufficiente a salvaguardare le specie dandone riscontro nell'ambito della progettazione definitiva: dovrà essere altresì approfondita la problematica relativa all'eventuale interferenza del ponte con i flussi migratori di cetacei e di volatili risultanti sia dallo SIA che dalle osservazioni;

b) in particolare per le aree prossime ai siti di importanza comunitaria proposti (SIC e per le popolazioni delle specie migratorie sensibili uccelli e mammiferi marini) dovrà essere prodotto uno specifico piano di monitoraggio che consenta la valutazione anche degli eventuali effetti di disturbo da parte dei cantieri e delle strutture; ciò al fine di orientare eventuali misure mitigatorie o compensatorie;

c) gli impianti di illuminazione del ponte dovranno essere progettati con l'adozione di apparecchi illuminanti di adeguate caratteristiche fotometriche, posizionati e distanziati in maniera da minimizzare l'effetto illuminante sul mare. Nel progetto definitivo dovranno essere presentati gli elaborati con il tracciato delle linee isofote oltre che sugli impalcati anche a livello del mare.

11. Per quanto riguarda la componente rumore e vibrazioni, anche in fase di cantiere si dovrà:

a) verificare, nell'ambito della progettazione definitiva, l'effetto del rumore prodotto dalle strutture minori del ponte a causa del vento anche per velocità superiore a quella già considerata (10 m/s) e fornire elementi quantitativi e non solo qualitativi sui risultati ottenuti in strutture esistenti simili a quella in progetto;

b) poiché vengono ipotizzate situazioni in cui il livello di rumore immesso, sia a lavori finiti che durante la realizzazione potrebbe superare i limiti imposti dalla normativa vigente, si prescrive l'adozione delle opere di mitigazione necessarie a riportare i valori calcolati entro i limiti imposti. Per i cantieri e la fase di costruzione dovranno essere studiati i migliori accorgimenti per limitare il rumore ai limiti di legge, in relazione alla eventuale zonizzazione; ove ciò non risulti possibile dovranno essere richieste e conseguite le deroghe secondo le modalità di legge. Si dovranno predisporre adeguate planimetrie in cui siano riportati i valori calcolati entro i limiti imposti. Si dovranno predisporre adeguate planimetrie in cui siano riportate le linee isofoniche a dimostrazione dell'ottenimento dei risultati ottenuti, con una puntuale indicazione delle opere di mitigazione previste;

c) aggiornare le rilevazioni fonometriche e delle vibrazioni nella fase *ante-operam* in modo da consentire, nel progetto definitivo, la corretta previsione delle variazioni indotte dall'opera nei ricettori sensibili.

12. Il progetto definitivo e tutti i successivi elaborati dovranno essere redatti in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.

13. Nell'ambito della progettazione definitiva si dovrà:

a) predisporre un progetto del monitoraggio ambientale, secondo le linee guida predisposte dalla commissione, a partire dalle informazioni riportate nello studio di impatto ambientale;

b) predisporre per le attività di cantiere, entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o regolamento CE 761/2001).

14. Per quanto concerne le opere di collegamento, nell'ambito della progettazione definitiva si dovrà:

a) approfondire e completare la definizione progettuale di tali opere al fine di cogliere la portata reale delle previste opere di scavo e riporto e quindi l'impatto reale sul paesaggio;

b) individuare forme e modalità più precise di mitigazione degli impatti rispetto a tutte le opere prefigurate nel progetto. In particolare, in relazione alla sponda siciliana dovrà essere privilegiata una proposta progettuale che favorisca un maggior distacco, rispetto a quello previsto in progetto, fra i piloni lungo i viadotti. Salvo che ciò non sia impedito dalla morfologia delle aree, dall'interferenza con le preesistenze attraversate dalle opere d'arte, dalle caratteristiche geometriche delle opere, ovvero dagli aspetti tecnico-economici, il distacco tra i piloni lungo i viadotti dovrà essere ricondotto ai 73 metri rispetto ai 41 - 44 previsti.

15. Nell'ambito della progettazione definitiva dovranno essere indicate le aree che si vorranno utilizzare per i cantieri, depositi di materiali aree di stoccaggio, strade e parcheggi di servizio. Dovranno, altresì, essere previsti, sia il programma degli interventi che le attività di rinaturalizzazione e ripristino delle aree oggetto della cantierizzazione. In particolare, in merito alle aree da individuare per lo stoccaggio provvisorio dei detriti, per le quali si dispone espressamente divieto che tali aree siano destinate a stoccaggio definitivo, si ritiene che debbano essere individuate le modalità e la tempistica al fine di sottoporre a verifica l'effettiva possibilità di conferire i detriti direttamente nelle cave abbandonate, per le quali si richiedono indicazioni progettuali inerenti le attività di recupero.

16. In considerazione delle rilevanti valenze archeologiche che possono interessare le aree di progetto, dovrà essere individuato l'impegno finanziario fissato per il completamento del quadro conoscitivo dei dati archeologici, per le fasi di acquisizione dei dati, analisi, indagini dirette sul terreno. Per le attività da compiersi nella regione siciliana l'impegno ammonta ad € 520.000,00 in coerenza con le richieste dell'assessorato della regione siciliana, soprintendenza per i beni culturali e ambientali.

Raccomandazioni.

1. Si raccomanda che nell'ambito della progettazione definitiva siano posti a disposizione studi aggiornati circa i flussi di traffico previsti in relazione alla messa in esercizio del ponte.

2. Si raccomanda che nel progetto definitivo sia compreso un cronoprogramma delle varie fasi di lavoro che consenta di evidenziare la sommatoria degli effetti negativi riguardo alle polveri ed ai rumori e con indicazione precisa e specifica delle relative misure di mitigazione.

3. Qualora il proponente, in attuazione della prescrizione di cui al punto 13, lettera b), decida di stipulare convenzioni con enti o centri interuniversitari di ricerca e formazione, si raccomanda che la scelta privilegi competenze locali, ove esistenti, per favorire lo sviluppo delle conoscenze tecnico-scientifiche e la creazione di nuove professionalità nel settore nelle stesse aree in cui sorgono le opere.

4. Si raccomanda di acquisire, per le attività di cantiere entro la consegna dei lavori, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del regolamento CE 761/2001 (EMAS).

5. Si raccomanda che il progetto assicuri, possibilmente anche in corso d'opera e in ogni caso alla fine dei lavori, la continuità e fruizione della strada litoranea esistente, in corrispondenza della torre, che si diparte dalla riva del «Pantano Grande», per proseguire, osteggiando il mare, verso il «Pantano Piccolo» ed il «Villaggio Laro», collegandosi alla rete stradale locale, anche mediante un tracciato diverso da quello attuale, tenuto conto della morfologia delle aree e degli aspetti tecnico-economici.

6. Attesa la valenza paesaggistico-ambientale della zona e la presenza del canale di collegamento dei due pantani di «Ganzirri», si raccomanda di valutare la possibilità di ridurre l'area di cantiere quanto più possibile e compatibilmente alle esigenze tecniche, allontanandosi dal canale di collegamento, tenuto conto della morfologia delle aree e degli aspetti tecnico-economici.

7. Considerando che i siti di deposito individuati in Sicilia ricadono in aree interessate da piani di lottizzazione in corso d'attuazione, da immobili di interesse storico-monumentale, da attrezzature di progetto nonché in aree sulle quali sussistono vincoli di immutabilità derivanti da leggi urbanistiche (boschi e fasce di rispetto), si raccomanda di valutare, compatibilmente alla morfologia dei luoghi, possibili soluzioni alternative al fine di interferire il meno possibile con le previsioni di Piano regolatore generale, tenuto conto della morfologia delle aree e degli aspetti tecnico-economici. In particolare si raccomanda per i «siti di deposito locale» situati in Sicilia contraddistinti dalle sigle SD/1 - contrada Catanese, SD4 - località Bianchi, SD/pr - località Rizzotti che vengano individuati siti alternativi al fine di non interferire con le previsioni e le attività del P.R.G., di cui alcune peraltro già in corso di realizzazione.

8. Con riferimento alla localizzazione dei 12 siti situati in Sicilia comprendenti cantieri operativi e campi cantieri:

a) si raccomanda che per il cantiere operativo denominato SCV6 - Ciccica e per il cantiere operativo denominato SCF4 - Annunziata, ricadenti entrambi in aree destinate a zona per attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico del piano particolareggiato di risanamento «Annunziata» (approvato con apposita legge regionale n. 4/2002) vengano individuati siti alternativi al fine di non interferire con le previsioni del suddetto piano di risanamento;

b) si raccomanda che il cantiere operativo denominato SCV7 - Serrazzo - ricadente in minima parte a zona F1f/E venga ridotto al fine di non interferire con le suddette attrezzature esistenti.

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PERTINENTI ALLE OPERE E MISURE MITIGATRICI E COMPENSATIVE DELL'IMPATTO AMBIENTALE, TERRITORIALE E SOCIALE

1. Il limite di spesa delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale, è elevato a complessivi 130 milioni di euro.

La definizione delle opere e misure mitigatrici e compensative sarà portata da Stretto di Messina S.p.A. a corredo del progetto definitivo dell'opera sulla base delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito riportate e sentite le Amministrazioni interessate.

2. In occasione della realizzazione dell'opera si dovrà attuare una significativa riqualificazione del territorio e delle sue «realità» anche al fine di risolvere le contraddizioni accumulate nel tempo sui modi di utilizzo del territorio stesso.

3. Le aree impegnate dall'opera per attività di cantiere che non abbiano una precisa destinazione urbanistica dovranno essere destinate a verde pubblico dovendosene peraltro, in relazione alla loro vocazione a beneficio delle collettività locali trasferire la proprietà e la gestione ai comuni interessati. In relazione all'intervento di rimodellamento ambientale attraverso la risistemazione di una cava dimessa si dovrà studiare la possibilità di utilizzare il sito rimodellato per l'uso delle collettività locali, trasferendosene conseguentemente la proprietà e la gestione al comune interessato. In nessun caso tali aree dovranno essere destinate ad accogliere eventuali nuclei di compensazione delle quantità edilizie soggette ad esproprio per l'impianto dell'opera e dei cantieri.

4. Dovrà essere studiata in sede di progetto definitivo l'utilità della estensione delle aree asservite mediante l'acquisizione di aree contigue da destinare, nell'ambito delle opere e misure mitigatrici e compensative, a scopi di pubblica utilità, assicurando, peraltro, il massimo rispetto delle destinazioni urbanistiche ed evitando l'impegno di aree destinate o destinabili a specifiche utili funzioni.

5. Dovrà essere approfondita e dettagliata con specifici elaborati grafici (alle scale appropriate) la sistemazione della totalità delle aree comunque asservite (con la metodologia di cui alla tavola PP3DC82003-4, foglio 1/4, 4 foglio 2/2) garantendone una adeguata copertura economica.

6. Dovrà essere curata in modo adeguato l'immagine e l'impatto visivo di cantieri, cave e discariche, disponendo opportuni schermi naturali anche nelle fasi di cantiere e garantendo una maggiore complessità vegetale, accettando comunque tutte le specie proposte nella «Componente paesaggio», sia quelle già acclimatate nell'area, che quelle di nuova acclimatazione, purché compatibili con l'ecosistema naturale.

7. Con riferimento alle opere di mitigazione degli impatti dovranno essere prodotti approfondimenti in relazione alle opportune localizzazioni e quantificazioni, da verificare al fine delle relative validità.

8. La priorità nella individuazione delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale dovrà essere data ad interventi di riqualificazione paesaggistico-ambientale di aree già compromesse.

9. Si raccomanda di approfondire e dettagliare, anche altre soluzioni progettuali, rispetto a quella indicata in progetto, che generino un forte e motivato presidio umano nelle ampie aree disponibili sotto l'impalcato del ponte sia sul versante Calabria, ma anche e soprattutto sul versante Sicilia, come ad esempio aree a verde sportivo attrezzato.

10. Per tutti i siti situati in Sicilia destinati a deposito cantiere dovranno essere predisposti, nell'ambito della progettazione definitiva dell'opera, appositi progetti di riqualificazione ambientali da attuarsi, a carico della società concessionaria, alla fine del periodo di permanenza del cantiere.

11. In ordine al «Raccordo alla Panoramica» con la viabilità esistente, si raccomanda il ristudio delle opportune soluzioni che nell'ambito della progettazione definitiva dovrà essere predisposto dalla società concessionaria.

03A11854

AGENZIA DELLE ENTRATE

PROVVEDIMENTO 23 ottobre 2003.

Accertamento del periodo di irregolare funzionamento dell'ufficio locale di Termini Imerese.

IL DIRETTORE REGIONALE DELLA SICILIA

In base alle attribuzioni conferitegli dalle disposizioni di legge e dalle norme statutarie e di regolamento citate in nota;

Dispone:

È accertato l'irregolare funzionamento dell'ufficio locale di Termini Imerese nei giorni 29 settembre 2003, 30 settembre 2003 e 1° ottobre 2003.

Motivazioni.

Le disposizioni di cui al presente atto scaturiscono dalla circostanza che, a seguito di quanto comunicato dall'ufficio locale di Termini Imerese con note prot. n. 13/m del 30 settembre 2003 e n. 30416 del 3 ottobre 2003, il medesimo, a causa di un black out elettrico che ha danneggiato la linea telefonica e reso impossibile l'uso delle procedure legate alla linea ISDN, non ha potuto assicurare all'utenza alcun servizio istituzionale.

Da quanto sopra premesso, atteso, peraltro, il parere favorevole espresso dall'ufficio del Garante del contribuente in ordine all'emanazione del presente provvedimento, consegue la necessità di regolare la fattispecie in esame.

Riferimenti normativi.

Statuto dell'Agenzia delle entrate (art. 11; art. 1, comma 1).

Regolamento di amministrazione dell'Agenzia delle entrate (art. 4; art. 7, comma 1).

Decreto-legge 21 giugno 1961, n. 498, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 luglio 1961, n. 770, sostituito dalla legge 25 ottobre 1985, n. 592, nonché dalla legge 18 febbraio 1999, n. 28.

Art. 10 del decreto legislativo n. 32/2001.

Palermo, 23 ottobre 2003

Il direttore regionale f.f.: FONTANA

03A11859

AGENZIA DEL TERRITORIO

PROVVEDIMENTO 13 ottobre 2003.

Accertamento del periodo di mancato funzionamento del servizio di pubblicità immobiliare dell'ufficio del territorio di Livorno - Sezione staccata di Portoferraio.

IL DIRETTORE REGIONALE PER LA TOSCANA

Visto il decreto del Ministro delle finanze n. 1390 del 28 dicembre 2000, con cui a decorrere dal 1° gennaio 2001 è stata resa esecutiva l'Agenzia del territorio, prevista dall'art. 64 del decreto legislativo n. 300/1999.

Visto l'art. 9, comma 1, del regolamento di amministrazione dell'Agenzia del territorio, approvato il 5 dicembre 2000, con il quale è stato disposto che «tutte le strutture, i ruoli e poteri e le procedure precedentemente poste in essere nel Dipartimento del territorio manterranno validità fino all'attivazione delle strutture specificate attraverso le disposizioni di cui al precedente art. 8, comma 1»;

Visto il decreto-legge 21 ottobre 1961, n. 498, convertito, con modificazioni, nella legge 28 luglio 1961, n. 770, recante norme per la sistemazione di talune situazioni dipendenti da mancato o irregolare funzionamento degli uffici finanziari;

Visto l'art. 10 del decreto legislativo 26 gennaio 2001, n. 32, che ha modificato gli articoli 1 e 3 del citato decreto-legge n. 498/1961, sancendo che prima dell'emissione del decreto di accertamento del periodo di mancato o irregolare funzionamento degli uffici occorre verificare che lo stesso non sia dipeso da disfunzione organizzativa dell'amministrazione finanziaria e sentire al riguardo il garante del contribuente;

Vista la legge 25 ottobre 1985, n. 592;

Visto il decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29;

Visto l'art. 33 della legge 18 febbraio 1999, n. 28;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;

Vista la nota della sezione staccata di Portoferraio dell'ufficio del territorio di Livorno in data 1° ottobre

ACCORDO DI PROGRAMMA

TRA

- il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, con sede in Roma, Piazzale Porta Pia, 1, in persona del Ministro Prof. Ing. Pietro Lunardi;
e
- il **Ministero dell'Economia e delle Finanze**, con sede in Roma, Via XX Settembre, 97, in persona del Ministro On. Prof. Giulio Tremonti;
e
- l'**ANAS - S.p.A.**, con sede in Roma, Via Mozambano, 10, in persona del Presidente Dott. Ing. Vincenzo Pozzi
e
- **R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Ing. Mauro Moretti;
e
- la **Regione Calabria**, con sede in Catanzaro, Via Massara, 2, in persona del Presidente On. Giuseppe Chiaravalloti
e
- la **Regione Siciliana**, con sede in Palermo, Palazzo d'Orleans, in persona dell'Avv. Giovanni Lo Bue, Dirigente Generale Assessorato per i Trasporti della Regione Siciliana, per delega del Presidente Regione
e
- **Stretto di Messina S.p.A.**, con sede in Roma, via Nizza, 142, in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Pietro Ciucci;

PER COPIA CONFORME



PREMESSO CHE

- con legge 17 dicembre 1971, n. 1158, il collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente veniva dichiarato "opera di prevalente interesse nazionale" (di seguito, semplicemente, l'"Opera"), stabilendosi che alla sua realizzazione si sarebbe provveduto mediante affidamento in concessione dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipasse l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, direttamente o indirettamente, con almeno il 51 per cento e l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, l'ANAS, le regioni Calabria e Siciliana ed amministrazioni ed enti pubblici, per il restante 49 per cento;
- in data 11 giugno 1981, veniva costituita, in attuazione delle anzidette previsioni legislative, la Società Stretto di Messina S.p.A.;
- ai sensi dell'art. 1, legge n. 1158/1971, con Decreto 27 dicembre 1985 del Ministro per i lavori pubblici e per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica, per il tesoro, per le partecipazioni statali e per la marina mercantile, veniva assentita alla Stretto di Messina S.p.A. la concessione per lo studio, la progettazione e la costruzione del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente, nonché l'esercizio del solo collegamento viario e di altri servizi pubblici, ed era altresì approvata la convenzione n. 18494 di rep. ANAS, stipulata il 27 dicembre 1985 tra l'ANAS, l'Ente Ferrovie dello Stato e la Stretto di Messina S.p.A., disciplinante i rapporti tra le parti relativi all'affidamento dello studio e della progettazione di massima;
- con delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, il collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e continente, c.d. "Ponte sullo Stretto di Messina", è stato

PER OGNI CONFORME

- inserito nel programma delle opere di "preminente interesse nazionale", ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, della legge 21 dicembre 2001 n. 443;
- il progetto preliminare dell'Opera è stato elaborato in conformità a quanto richiesto nel documento "Indirizzi progettuali e deliberazioni per il progetto preliminare" redatto in data 13 dicembre 2002 dal Comitato Tecnico Scientifico, costituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai cui lavori ANAS S.p.A. e R.F.I. S.p.A. hanno partecipato ciascuna con un proprio rappresentante. Detto documento è stato trasmesso in data 16 dicembre 2002 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che ne ha condiviso le conclusioni e le indicazioni necessarie affinché il progetto preliminare potesse ritenersi conforme alle proprie direttive;
 - in data 14 gennaio 2003, il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina S.p.A. ha approvato il Progetto preliminare relativo al ponte sullo Stretto, corredato dallo studio di impatto ambientale e dagli elaborati per la localizzazione urbanistica;
 - tale progetto preliminare, unitamente allo studio di impatto ambientale ed agli elaborati per la localizzazione urbanistica, è stato inoltrato il successivo 16 gennaio 2003 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nonché alla Regioni Calabria e Siciliana, così avviandosi la procedura prevista dall'art. 3 del D. Lgs. n. 190/2002;
 - in tale ambito procedurale la Stretto di Messina S.p.A. ha provveduto, altresì, a trasmettere, ai sensi dell'articolo 3, comma 4 del D. Lgs. n. 190/2002 ed ai fini di quanto previsto all'articolo 5 del medesimo D. Lgs., il progetto dell'Opera a R.F.I. S.p.A. e ad ANAS. S.p.A.;

IN COPIA CONFORME

- con l'art. 14 della legge 1 agosto 2002, n. 166, è stata conferita delega al Governo al fine di riformare ed aggiornare la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, attenendosi ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) riconduzione della procedura di approvazione del progetto e realizzazione delle opere alla disciplina di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e relative norme di attuazione, applicabili all'opera in oggetto, in virtù della inclusione dell'attraversamento stabile nel programma delle opere di preminente interesse nazionale, approvato ai sensi del comma 1 dell'articolo 1 della medesima legge n. 443 del 2001;

b) qualificazione della società "Stretto di Messina" quale organismo di diritto pubblico cui sono demandate le attività per la realizzazione dell'opera;

- in attuazione della suddetta delega, è stato emanato il D. Lgs. 24 aprile 2003, n. 114, col quale sono state introdotte modifiche ed integrazioni alla legge n. 1158/1971;

- in particolare, la legge n. 1158/71, come modificata dal suddetto D. Lgs. n. 114/2003, nel confermare in capo alla Società Stretto di Messina la qualifica, ai sensi e per gli effetti delle direttive comunitarie 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE, di concessionaria *ex lege* della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento viario e di altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia ed il continente, ha previsto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti assuma la funzione di ente concedente, per l'effetto subentrante, dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 114/03, ad ANAS S.p.A. e a R.F.I. S.p.A. nei rapporti con la società concessionaria di cui alla suddetta convenzione in data 27 dicembre 1985;

- l'art. 7 della legge n. 1158/71 dispone che alla disciplina dei rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Stretto di Messina si

ESSE COPIA CONFORME

provvede con apposita convenzione, da stipularsi entro 60 giorni dall'approvazione del progetto preliminare, stabilendo altresì il contenuto minimo della convenzione, nel quadro delle previsioni del progetto preliminare approvato;

- nell'ambito della procedura di cui all'art. 3, D. Lgs. n. 190/2002, sono pervenute al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le valutazioni di tutte le Amministrazioni interessate, ed in particolare:
- il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, con nota dell'11 luglio 2003, ha trasmesso il parere reso in data 20 giugno 2003 dalla Commissione Speciale VIA, con il quale si esprime l'assenso sul progetto preliminare dell'Opera, con talune raccomandazioni e prescrizioni in ordine al Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale, al sistema cartografico di riferimento, all'attività di verifica dell'attuazione;
- il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota del 25 luglio 2003, ha espresso valutazione favorevole sul progetto preliminare, formulando anch'esso talune osservazioni in ordine ai profili di competenza;
- la Regione Calabria, con nota prot. 1330/GAB del 31 luglio 2003, ha espresso il proprio consenso alla localizzazione delle opere, ai sensi dell'art. 3, comma 5, D. Lgs. n. 190/2002, previo interpello dei Comuni interessati, che non hanno formulato osservazioni in proposito;
- la Regione Siciliana, previo interpello del Comune di Messina, ha rimesso il voto del Consiglio Regionale dell'Urbanistica U.O. 4.1 Servizio 4 del 31 marzo 2003, n. 13, nonché le valutazioni dell'Assessorato del Turismo, della Comunicazione e dei Trasporti del 13 luglio 2003, prot. n. 297, con i quali viene espresso il consenso alla localizzazione delle opere, con la proposta di alcune raccomandazioni ai fini di una migliore tutela degli interessi urbanistici, storici e paesaggistici e del miglioramento dell'impatto ambientale;

DEL COPIA CONFORME

Considerato che

- per l'esercizio del collegamento ferroviario inerente l'Opera è previsto dall'art. 7, comma 3, lett. r) della legge n. 1158/71 e successive modifiche che R.F.I. S.p.A., nella qualità di gestore del collegamento ferroviario medesimo, corrisponda alla Stretto di Messina S.p.A., per tutta la durata della concessione, un canone annuale;
- in virtù della previsione di cui all'art. 7, comma 3, lett. i) della legge n. 1158/71, gravano sulla Società Stretto di Messina tutti i costi di progettazione, costruzione dell'Opera nonché di manutenzione e di gestione della stessa salvo il collegamento ferroviario, e che lo schema economico-finanziario di cui alla lettera C della delibera CIPE del 1 agosto 2003 prevede che i contributi connessi alla continuità territoriale tra il continente e la Sicilia disposti a favore di R.F.I. S.p.A., siano trasferiti alla Stretto di Messina S.p.A., a partire dall'avvio del collegamento ferroviario e per tutta la durata di esercizio in concessione dello stesso;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mediante la Struttura Tecnica di Missione di cui all'art. 2, comma 3, D. Lgs. n. 190/2002 nell'esaminare il progetto preliminare dell'Opera unitamente alle suddette valutazioni espresse dalle Amministrazioni interessate ai fini di cui all'art. 3, commi 5 e 7, D. Lgs. n. 190/2002, ha tra l'altro evidenziato la necessità di eseguire talune opere viarie e ferroviarie, di competenza di ANAS S.p.A. e di R.F.I. S.p.A., propedeutiche ed indispensabili ai fini della costruzione dell'Opera, ovvero funzionali all'inserimento dell'Opera stessa nella rete dei trasporti nazionali, che costituiscono presupposti imprescindibili per il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario;
- in considerazione di quanto sopra, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con relazione istruttoria del 31 luglio 2003, nel formulare al CIPE la

COPIA CONFORME

proposta di approvazione del progetto preliminare ai sensi dell'art. 3, comma 4, D. Lgs. n. 190/2002, attesa la complessità ed interdipendenza degli interessi coinvolti nell'esecuzione e nella gestione dell'Opera, anche con specifico riferimento a quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente circa la necessità di coordinare e sincronizzare i lavori di realizzazione dell'Opera con gli interventi di competenza di R.F.I. S.p.A. e di ANAS S.p.A., ha ravvisato la necessità di promuovere la sottoscrizione di un accordo di programma ai sensi dell'art. 7, comma 6, legge n. 109/94 tra il medesimo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in qualità di soggetto proponente, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ANAS S.p.A, R.F.I. S.p.A., la Regione Calabria, la Regione Siciliana e la Stretto di Messina S.p.A., al fine di assicurare il miglior coordinamento delle azioni necessarie alla realizzazione dell'Opera;

- in particolare, nella suddetta relazione istruttoria il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato, le finalità precipue dell'accordo di programma, ed in particolare la definizione degli impegni tecnici e finanziari dei soggetti coinvolti nella realizzazione e gestione dell'Opera, la determinazione degli interventi propedeutici e funzionali di competenza di R.F.I. S.p.A. e di ANAS S.p.A. e delle relative modalità realizzative per il miglior coordinamento e sincronizzazione dei lavori di costruzione dell'Opera, nonché l'acquisizione di ogni necessaria intesa con le Regioni interessate, prescrivendo che la sottoscrizione dell'accordo intervenga prima della stipula della Convenzione di concessione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Stretto di Messina S.p.A.;

- con Delibera CIPE n. 66 del 1 agosto 2003 è stato approvato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, D. Lgs. n. 190/2002 e della legge n. 1158/71, il progetto preliminare dell'Opera, con le prescrizioni riportate nel "Foglio Condizioni"

PER COPIA CONFORME

allegato alla delibera stessa, tra cui la stipula del presente Accordo di programma;

- in ottemperanza a quanto sopra, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella sua veste istituzionale di soggetto concedente della Stretto di Messina S.p.A., ha promosso, preliminarmente alla stipula della Convenzione di concessione, la definizione del presente accordo di programma;
- il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ANAS S.p.A., R.F.I. S.p.A., nonché le Regioni Calabria e Siciliana, condividono la necessità rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, manifestando la piena disponibilità alla stipula del presente accordo di programma;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO, I SOGGETTI INDICATI IN
EPIGRAFE STIPULANO IL PRESENTE ACCORDO DI PROGRAMMA:

ARTICOLO 1

Premesse ed allegati

1. Le premesse e gli allegati fanno parte integrante e sostanziale del presente accordo di programma.

ARTICOLO 2

Finalità ed obiettivi dell'accordo

1. Il presente accordo è finalizzato a disciplinare gli impegni che i soggetti sottoscrittori assumono ai fini della realizzazione e gestione dell'Opera e delle relative opere propedeutiche e funzionali.
2. In particolare, le Parti danno atto che l'attuazione dell'intervento e delle relative fasi richiede l'azione coordinata e integrata, nell'ambito delle rispettive competenze,

di ciascuna di esse e, pertanto, si impegnano a porre in essere quanto espressamente previsto nel presente accordo.

3. Le Parti, inoltre, dichiarano la piena disponibilità a ricercare e ad adottare, ove possibile, tutte le misure, anche non previste dal presente accordo, che si rendessero comunque necessarie ai fini della realizzazione dell'Opera.

ARTICOLO 3

Adeempimenti essenziali per la realizzazione dell'Opera

1. ANAS. S.p.A. e R.F.I. S.p.A. danno atto che l'adempimento degli obblighi da esse assunti nella presente sede, con i presupposti indicati negli artt. 4, 5 e 6, è essenziale per la realizzazione dell'Opera e per il raggiungimento del suo equilibrio economico e finanziario.

ARTICOLO 4

Interventi a cura di ANAS S.p.A.

1. ANAS S.p.A. dà atto che il progetto preliminare dell'Opera predisposto da Stretto di Messina S.p.A. ed approvato dal CIPE in data 1 agosto 2003 tiene conto della propedeuticità della realizzazione della variante all'autostrada A3 SA-RC in corrispondenza di Forte Piale e prevede l'utilizzazione dell'attuale sedime autostradale come area di cantiere in fase di costruzione e come localizzazione per il Centro di Gestione e Manutenzione in fase di esercizio dell'Opera e pertanto si impegna a:
 - delocalizzare le due aree di servizio di Villa S.Giovanni, ubicate in corrispondenza di Forte Piale, in aree non interferenti con le opere del ponte e dei collegamenti entro dicembre 2005;

PER COPIA CONFORME

- realizzare la variante in galleria all'attuale A3 in corrispondenza di Forte Piale (Galleria Piale) entro la metà del 2007 così da rendere completamente disponibili le aree interessate dall'Opera;
 - realizzare, entro dicembre 2005, un sovrappasso autostradale tra le due aree di servizio secondo il progetto esecutivo redatto a cura di Stretto di Messina;
 - consentire l'accesso ai cantieri impiantati per la realizzazione dell'Opera dall'autostrada, con esclusione dei mezzi di cantiere nel rispetto delle regole di sicurezza previste dal Codice della Strada e dall'ANAS S.p.A.;
 - consentire l'attraversamento autostradale con le modalità più opportune ad eventuali nastri trasportatori aerei o sottopassi previa approvazione dell'ANAS S.p.A. dei progetti predisposti.
2. L'ANAS dà inoltre atto che, al fine di assicurare un inserimento funzionale dell'Opera nella rete di trasporti nazionali, e quindi l'effettivo sfruttamento economico della stessa, è necessario completare l'esecuzione degli interventi di adeguamento lungo l'autostrada A3 entro la data di ultimazione dei lavori dell'Opera, prevista per dicembre 2011.
3. ANAS S.p.A. conferma quanto già convenuto in sede di Conferenza Servizi del 10 aprile 2002, ovvero che le rampe direzionali in entrata e uscita da e per il Ponte si dovranno interconnettere direttamente sull'autostrada A3, nel tratto compreso tra gli svincoli di S.Trada e Villa S.Giovanni. Pertanto, in ragione dell'esigenza di coordinare il progetto dell'Opera con il progetto di adeguamento dell'Autostrada A3, ANAS S.p.A. dichiara, al fine dell'efficienza e dell'economicità dei lavori, e per evitare problemi di fluidità al traffico, la propria disponibilità a realizzare le opere in affiancamento, sia su terra che in viadotto, contemporaneamente ai lavori di adeguamento dell'autostrada A3 tra il km 427 e il km 437+500, in conformità a quanto definito d'intesa con Stretto di Messina S.p.A..

PER CORA CONFORME

L'eventuale maggior onere sarà a carico di Stretto di Messina S.p.A. , comprese le somme a disposizione per le opere in affiancamento e per le opere provvisorie di cantiere, incluso il sovrappasso autostradale di cui al comma 1, nonché per le sistemazioni finali delle aree interessate dalle opere di pertinenza dello Stretto di Messina S.p.A. e sarà quantificato, insieme con le relative modalità di erogazione, in apposita convenzione da stipularsi tra ANAS S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A..

4. ANAS S.p.A., con la sottoscrizione del presente accordo assume l'impegno di procedere alla realizzazione degli interventi di cui ai commi precedenti entro i termini indicati nel Cronoprogramma delle opere propedeutiche e funzionali, allegato al presente Accordo di programma sub 1); e in ogni caso nel rispetto dell'articolazione temporale e del conseguente quadro esigenziale derivanti dal programma lavori da predisporre in relazione al progetto dell'Opera, fatto salvo ogni evento non direttamente imputabile a ANAS S.p.A. che determini ritardo nell'attuazione dei lavori, che dovranno comunque essere coerenti con i fabbisogni dell'Anas S.p.a., programmati compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica.

ARTICOLO 5

Interventi a cura di RFI S.p.A.

1. RFI S.p.A. dà atto:

a) che il progetto preliminare dell'opera predisposto da Stretto di Messina S.p.A. ed approvato dal CIPE in data 1 agosto 2003 prevede che la realizzazione della variante della esistente linea ferroviaria tirrenica in corrispondenza di Cannitello

PER COPIA CONFORME

risulta propedeutica ed indispensabile per l'inizio delle attività costruttive dell'Opera e pertanto si impegna a realizzare detta variante entro dicembre 2005;

b) che il progetto preliminare di tale variante, contenuto nel progetto "Ponte sullo stretto di Messina. Opere ferroviarie connesse", è stato inviato da R.F.I. S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 6 giugno 2003 ed è attualmente in fase di istruttoria ai fini autorizzativi e per l'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione. Tale intervento consentirà l'utilizzazione dell'attuale sedime ferroviario per la realizzazione della torre di sostegno del Ponte sul versante calabrese;

c) che, al fine di assicurare un inserimento funzionale dell'Opera nella rete dei trasporti nazionali, e quindi l'effettivo sfruttamento economico della stessa, è necessario procedere al finanziamento e alla conseguente realizzazione dei seguenti interventi di adeguamento della rete ferroviaria entro la fine dei lavori di costruzione dell'Opera, prevista per dicembre 2011:

- Linea AV/AC Battipaglia – Reggio Calabria: primo stralcio funzionale, costituito dal ramo di collegamento con la linea ferroviaria esistente in corrispondenza di Villa S. Giovanni entro il 2011 e completamento delle principali fasi funzionali atto a determinare una capacità adeguata ai livelli di traffico posti a base del Progetto Preliminare approvato dal CIPE, entro il 2015;

- nuova stazione di Messina, inclusa nel progetto preliminare "Ponte sullo stretto di Messina. Opere ferroviarie connesse" trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 6 giugno 2003.

2. RFI S.p.A., con la sottoscrizione del presente accordo assume l'impegno di procedere, compatibilmente con la tempestiva disponibilità dei finanziamenti e delle necessarie approvazioni amministrative, alla realizzazione degli interventi di cui al comma precedente entro i termini indicati nel Cronoprogramma delle opere propedeutiche e funzionali, allegato al presente Accordo di programma sub 1), e in

PER DATA CONFORME

ogni caso nel rispetto dell'articolazione temporale e del conseguente quadro esigenziale derivanti dal programma lavori da predisporre in relazione al progetto dell'Opera, fatto salvo ogni evento non direttamente imputabile a R.F.I. S.p.A. che determini ritardo nell'attuazione dei lavori.

ARTICOLO 6

Canone ed esercizio del collegamento ferroviario

1. In conformità a quanto previsto dagli artt. 3 e 7 della legge n. 1158/71, R.F.I. S.p.A., nella qualità di gestore del collegamento ferroviario dell'Opera, assume l'obbligo di corrispondere alla Stretto di Messina S.p.A. un canone annuale nonché di effettuare, sopportandone i relativi oneri, la manutenzione ordinaria e straordinaria della parte ferroviaria dell'Opera così come definita nella Convenzione di cui al successivo comma 5. Tali manutenzioni verranno svolte secondo appositi piani opportunamente concordati con Stretto di Messina S.p.A., che tengano conto dei problemi di interferenza tra le rispettive attività manutentive e di soggezione del traffico viario e ferroviario.
2. Detto canone, conformemente a quanto previsto nella relazione istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e recepito dalla Delibera CIPE n. 66/2003, è determinato come segue:
 - per il primo anno di esercizio, in considerazione delle previsioni di traffico nello scenario più prudenziale, è fissato in € 100,6 milioni, come meglio specificato nell'allegato B); i canoni unitari previsti nello stesso allegato B) sono fissati con apposito Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - per i successivi anni di esercizio si comporrà di una parte fissa, pari al suddetto importo aggiornato annualmente al tasso di inflazione programmato e di una parte variabile pari al 75% dei transiti di carrozze e/o di vagoni eventualmente eccedenti

CONFORME

le quantità indicate nell'allegato B) valutati ai canoni unitari indicati nel predetto allegato B), maggiorati dell'inflazione programmata.

3. Agli effetti di quanto previsto ai commi 1 e 2, nell'ambito del Contratto di Programma tra R.F.I. S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, verranno verificati gli andamenti reali dei traffici nonché i valori dei canoni unitari.

4. R.F.I. S.p.A. si impegna, anche ai sensi del precedente comma 2, ad effettuare, con cadenza annuale, le rilevazioni della circolazione ferroviaria, comunicandone i risultati a Stretto di Messina S.p.A.

4. Fermo restando che i suddetti obblighi e le relative modalità di adempimento saranno formalizzati in apposita convenzione da stipularsi tra R.F.I. S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A., resta fin d'ora stabilito che l'obbligo di avvio dell'esercizio ferroviario ed i connessi obblighi di corresponsione del canone, di manutenzione ordinaria e straordinaria e di rilevazione della circolazione ferroviaria decorreranno inderogabilmente dal terzo mese successivo a quello in cui è stato effettuato il collaudo finale dell'Opera, a condizione che ciR sia coerente con la regolamentazione relativa all'assegnazione e vendita delle tracce orario e salva la decorrenza anticipata degli obblighi stessi in caso di anticipazione dell'esercizio del collegamento ferroviario rispetto al collaudo finale.

ARTICOLO 7

Continuità territoriale

A partire dal primo anno di esercizio del collegamento ferroviario, ovvero dalla data di eventuale anticipazione dell'esercizio rispetto al collaudo finale, e pertanto a partire dall'anno in cui R.F.I. S.p.A. terminerà il servizio di traghettamento ferroviario per la Sicilia, sarà erogato annualmente per tutta la durata della concessione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Stretto di Messina S.p.A. un importo di € 38 milioni, pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia versati - in attuazione del contratto di programma tra gli stessi vigente - dallo Stato a R.F.I. S.p.A., nell'anno di stipula della Convenzione di concessione dell'Opera. Tale importo sarà aggiornato all'anno di entrata in esercizio, anche anticipato, del collegamento ferroviario e, successivamente, anno per anno, sulla base del tasso di inflazione programmato e non potrà comunque essere inferiore all'ammontare dei contributi riconosciuti a tale titolo a R.F.I. S.p.A. per l'anno precedente.

ARTICOLO 8

Impegni delle Regioni Calabria e Siciliana

1. Le Regioni Calabria e Siciliana prendono atto degli impegni assunti in questa sede da ANAS S.p.A. e da R.F.I. S.p.A. relativamente agli interventi propedeutici ed indispensabili alla realizzazione dell'Opera e a quelli necessari ad un inserimento funzionale della stessa nella rete dei trasporti nazionali, e si impegnano ad assecondare i relativi programmi esecutivi anche attraverso la risoluzione delle eventuali interferenze, in conformità a quanto disposto dall'art. 5, D. Lgs. n. 190/2002, attivando, ove necessario, ogni strumento sollecitatorio e di indirizzo nei riguardi delle amministrazioni provinciali e comunali interessate al fine di assicurare, nell'ambito degli strumenti giuridici disponibili, il rispetto delle

TESTO COPIA CONFORME

previsioni del Cronoprogramma delle opere propedeutiche e funzionali riportato all'allegato A). In particolare, la Regione Siciliana si impegna a porre in essere ogni iniziativa volta ad assicurare la tempestiva realizzazione del tratto di collegamento stradale Annunziata-Giostra, anch'esso qualificato dalla Delibera CIPE n. 66/2003 come intervento funzionale all'inserimento dell'Opera nella rete dei trasporti nazionali, e del collegamento tra il nuovo svincolo di Curcuraci e la strada panoramica, entrambi di competenza del Comune di Messina.

ARTICOLO 9

Efficacia e durata dell'accordo

1. Il presente accordo, che raccoglie e attesta il consenso unanime di tutti gli intervenuti in ordine alle materie trattate, regola e vincola le Parti dalla data di stipulazione.
2. La durata dell'accordo è fissata per tutta la durata della Concessione.

ARTICOLO 10

Attuazione dell'accordo

I Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia prendono atto degli impegni assunti dalle parti con il presente accordo di programma ed a loro volta si dichiarano impegnati ad attuare tutte le iniziative necessarie ed opportune per consentirne la compiuta esecuzione.

ARTICOLO 11

Modifiche

1. Il presente accordo di programma potrà essere modificato ed integrato su iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e previa approvazione da parte dei soggetti firmatari dello stesso.

ARTICOLO 12

Vigilanza e verifiche

1. Al fine di garantire l'esecuzione del presente accordo è costituito il Collegio di Vigilanza formato da:

un membro, con funzioni di Presidente, su designazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;

un membro su designazione del Ministro dell'Economia e delle Finanze ;

un membro su designazione della Regione Calabria;

un membro su designazione della Regione Siciliana;

un membro su designazione dell'ANAS S.p.A.;

un membro su designazione di R.F.I. S.P.A.;

un membro su designazione di Stretto di Messina S.p.A..

2. L'onere economico per il funzionamento del Collegio sarà a carico di Stretto di Messina S.p.A., mentre i compensi spettanti ai membri faranno carico ai soggetti che li hanno rispettivamente designati.

3. Al Collegio di Vigilanza vengono attribuite le seguenti competenze:

a) vigilare sulla piena, sollecita e corretta attuazione dell'accordo di programma, nel rispetto degli indirizzi sopra enunciati e del Cronoprogramma delle opere propedeutiche e funzionali riportato all'allegato A);

b) promuovere la composizione bonaria di tutte le controversie che dovessero insorgere tra le parti in ordine all'interpretazione ed all'attuazione del presente accordo di programma.

Per tale funzione il Collegio sarà integrato da due esperti nominati - di comune accordo, entro 15 giorni dalla formulazione della richiesta di intervento del Collegio, dalle parti tra le quali sarà insorta la controversia o, in difetto del suddetto comune accordo, dal Presidente di Consiglio di Stato.

c) disporre, su richiesta delle parti su cui gravano gli effetti del mancato od inesatto adempimento e previa diffida da notificare al soggetto obbligato cui sarà assegnato congruo termine per adempiere, gli interventi sostitutivi che risulteranno indispensabili, gravando dei rispettivi obblighi i soggetti tenuti ad attuarli.

Roma, 27 novembre 2003.

il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

[Redacted]

il Ministro dell'Economia e delle Finanze

[Redacted]

il Presidente della Regione Calabria

[Redacted]

per il Presidente della Regione Siciliana

[Redacted]

il Presidente dell'ANAS S.p.A.;

[Redacted]

l'Amministratore Delegato di R.F.I. S.p.A.

[Redacted]

l'Amministratore Delegato dello Stretto di Messina S.p.A.

[Redacted]

PER COPIA CONFORME

VICE CAPO DI CABINETTO

FAD QUINZ

Los

Allegato A)

CRONOPROGRAMMA

PER COPIA CONFORME

2004

Realizzazione del Ponte sullo Stretto e dei collegamenti Sicilia e Calabria

^a Realizzazione della variante della linea litoranea in corrispondenza di Camitello

Collegamento ferroviario con la linea ligure esistente in corrispondenza di Villa

Completamento principali fasi funzionali della linea A/VAC Battipaglia-Reggio Calabria
Nuova stazione di Messina

Delocalizzazione delle due aree di servizio di Villa S. Giovanni

Realizzazione del sovrappasso autostradale tra le due aree di servizio di Villa S. Giovanni

Realizzazione della variante in galleria dell'autostrada A3 (Galleria Piale)

Realizzazione opere in affiancamento degli svincoli autostradali lato Calabria

...zione dell'adeguamento dell'autostrada A3 Sà-RC

Realizzazione del tratto di collegamento stradale Annuzzia-Giostra

Realizzazione del collegamento tra il nuovo svincolo di Curcuraci e la strada panoramica

PER COPIA CONF. PMB



Systems, Inc.

November 2003

Allegato B)

Determinazione del canone dovuto da R.F.I. S.p.A. per il primo anno di esercizio.

	N. Transiti (migliaia)	Canone unitario (Euro)	Totale (Euro milioni)
Carrozze Passeggeri	166,6	353,8	58,9
Vagoni Merci	189,8	219,6	41,7
Totale			100,6

PER CUPA CONFORME

CORPO AUTOSTRADALE

Pavimentazioni:

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi che non modificano sensibilmente le caratteristiche strutturali e di portanza delle pavimentazioni e che sono inerenti al ripristino o al rifacimento dei diversi strati delle stesse. In particolare:

- a. Ripristino di aderenze dello strato di usura;
- b. Impermeabilizzazione provvisoria con trattamenti superficiali;
- c. Riprese e riparazioni di avvallamenti, ormaie, incisioni, fratture e discontinuità;
- d. Piccole riparazioni localizzate;
- e. Riparazione mediante asportazione bituminosa;
- f. Rifacimento mediante riciclaggio in sito;
- g. Ripristino di potenza e risanamento degli strati profondi per sezioni parzializzate;
- h. Ricopertura dei tratti risanati e/o rafforzamento degli stessi

Opere d'arte

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture e tali da non modificare il sistema statico e le caratteristiche dimensionali e di portanza. In particolare:

- a. Riparazione pile e sostegni;
- b. Riparazione o sostituzione giunti e apparecchi d'appoggio;
- c. Impermeabilizzazione manufatti e successivamente ripavimentazione;
- d. Ripristini e protezioni anticorrosive dei calcestruzzi e delle armature;
- e. Sigillatura di fessure e crinature;
- f. Riparazioni e rifacimenti parziali di solette e impalcati;
- g. Riparazione e sostituzione parapetti, barriere e recinzioni;
- h. Verniciature, tinteggiature e rifacimento intonaci;
- i. Riparazioni e rifacimento opere scolo acque;
- j. Interventi vari di riparazione e ripristino di ponticelli, tombini, muri di sostegno;

Gallerie

- a. Ripristini per danni arrecati dall'usura, da frane, da infiltrazioni d'acqua;
- b. Ripristini per degradazioni chimico-fisiche;
- c. Drenaggi degli stillicidi;
- d. Riparazioni e rifacimenti ai marciapiedi e alle pavimentazioni;
- e. Riparazioni delle opere idrauliche;
- f. Riparazioni o rifacimenti rivestimenti;
- g. Ritinteggiature e rifacimento intonaci;

h. Spurgo dreni centrali e pozzetti

Altri elementi del corpo autostradale

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia, alla conservazione degli altri elementi costituenti il corpo autostradale. In particolare:

- a. Intervento di sgombero degli smottamenti;
- b. Interventi su rilevati e scarpate di limitata entità;
- c. Manutenzione e ripristino difesa spondali;
- d. Pulizie alvei
- e. Sistemazione o ripristino pendii;
- f. Drenaggi;
- g. Interventi sugli elementi accessori della piattaforma (cunetta, cigli erbosi, arginelli, etc.).

PONTE SOSPESO

Comprendono tutte le operazioni tese alla salvaguardia ed alla conservazione dell'opera di attraversamento. In particolare:

- a) Manutenzione di parti accessorie e di consumo, revisione, lubrificazione di:
 - apparecchi d'appoggio;
 - giunti di dilatazione;
 - cinematismi,
- b) interventi localizzati di ripristino dei trattamenti protettivi superficiali degli elementi in acciaio;
- c) revisione riparazione e sostituzione di guarnizioni e sigillature in genere;
- d) interventi localizzati di risanamento e ripristino di parti in calcestruzzo e in muratura;
- e) riparazione e sostituzioni localizzate di faretti, barriere e recinzioni;
- f) riparazione e ripristino di sistemi di drenaggio;
- g) riparazione e ripristino dei sistemi di monitoraggio e trasmissione dati.

SICUREZZA

Comprendono tutte le operazioni, gli interventi atti a mantenere in efficienza, a ripristinare ed integrare i sistemi di protezione e segnalazione.

- a. Sostituzione o riparazione di segnali ammalorati o incidentati, nei loro supporti ed attrezzature;
- b. Tinteggiature dei supporti dei segnali;
- c. Pulizia segnali;
- d. Adeguamento alle nuove normative di segnaletica stradale;

Allegato E) Attività di Manutenzione Ordinaria

- e. Rifacimento o ripresa della segnaletica orizzontale;
- f. Riparazione, sostituzione e integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione dei viadotti;

IMPIANTI DI ESAZIONE PEDAGGI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a garantire il perfetto funzionamento e la buona manutenzione dei macchinari e delle apparecchiature di esazione dei pedaggi e relativi apparati accessori per la rilevazione e trasmissione dati. In particolare:

- a. Verniciatura cabine e pensiline;
- b. Sostituzione vetri;
- c. Sostituzione cabine danneggiate o usurate;
- d. Sostituzione pedane, spire magnetiche, etc.;
- e. Riparazione o ripristino impianti di biglietteria;
- f. Riparazione e sostituzione componenti elettronici;

VERDE E PULIZIA

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere e ad integrare le opere in verde; ad assicurare le capacità di deflusso delle opere idrauliche; a tenere sgombri da rifiuti i tracciati e le relative pertinenze. In particolare:

- a. Seminazione;
- b. Sfalcio meccanici e chimici;
- c. Diserbi meccanici e chimici;
- d. Disboscamento da rovi;
- e. Messa a dimora piante e arbusti;
- f. Trattamenti antiparassitari;
- g. Spurgo tombini e fossi;
- h. Pulizie varie;

OPERAZIONI INVERNALI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza la sede stradale e le relative pertinenze. In particolare:

- a. Noleggio mezzi sgombraneve e spandisale;
- b. Manutenzione e riparazione mezzi sgombraneve e spandisale di proprietà;

- c. Acquisto e impiego sali fondenti ed abrasivi;
- d. Manutenzioni e riparazioni impianti di miscelazione e di stoccaggio;
- e. Manutenzione e sostituzione lame e spandisale;
- f. Riparazione e sostituzione apparecchiature di rilevamento dati climatici.

EDIFICI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza a ripristinare le strutture edilizie nell'ambito delle pertinenze autostradali. In particolare:

- a. Tinteggiatura e riprese intonaci;
- b. Modifiche e ristrutturazioni interne;
- c. Piccole modifiche e ristrutturazioni esterne;
- d. Riparazioni alle coperture, pavimentazioni, scale, etc.
- e. Revisioni, riparazioni e sostituzioni degli impianti degli edifici;

FORNITURE E MANUTENZIONI VARIE

Comprendono tutte le operazioni ed interventi inerenti la conservazione o il ripristino di efficienza di parti, impianti e attrezzature non comprese nelle voci precedenti. In particolare:

- a. Manutenzione impianti e sistemi tecnologici (impianti meccanici, antincendio, elettrici, speciali, monitoraggio, etc.)
- b. Manutenzione impianti segnaletici a messaggio variabile;
- c. Manutenzione semafori di stazione;
- d. Derattizzazione cabine elettriche e cunicoli;

ALLEGATO F

**PIANO ECONOMICO FINANZIARIO
NOTE DI SINTESI**

Piano economico-finanziario allegato alla Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Stretto di Messina

Premessa

Il Piano economico finanziario (di seguito "Piano Finanziario") è stato predisposto, ai sensi dell'art.7 della legge 17 dicembre 1971, n.1158, come modificata dal D.LGS. 24 aprile 2003, n.114, nel quadro delle previsioni del progetto preliminare approvato.

Il CIPE, con delibera n. 66 del 1° agosto 2003, ha approvato "ai sensi e per gli effetti dell'art.3 del D.LGS. n.190/2002 e della Legge n.1158/1971, come modificata ed integrata dal D.LGS. n.114/2003,il progetto preliminare del Ponte sullo Stretto di Messina".

Il CIPE ha altresì preso atto delle risultanze della istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in particolare al punto C, sotto l'aspetto economico-finanziario :

"- che il costo complessivo di costruzione dell'opera, collegamenti stradali e ferroviari inclusi, ammonta a 4.684,3 Meuro a valori 2002, ivi compreso il limite di spesa per le opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale pari a 130Meuro;

- che lo schema economico-finanziario, sviluppato sulla base dei presupposti riportati nella relazione istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non prevede oneri a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma delle opere strategiche;

- che il finanziamento dell'opera sarà assicurato per il 40% dall'aumento di capitale della società Stretto di Messina, già deliberato dagli azionisti, e per il rimanente 60% con finanziamenti da reperire sui mercati internazionali senza garanzie da parte dello Stato".

Il Piano finanziario è stato redatto tenuto conto di quanto previsto dalla normativa per la revisione degli strumenti convenzionali che disciplinano le concessioni autostradali e, in particolare, dalle disposizioni della delibera CIPE 20 dicembre 1996, della Direttiva 283/98 emanata dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica in data 20 ottobre 1998, nonché del Modello unificato di piano finanziario di cui al decreto del Ministro dei Lavori Pubblici emanato di concerto con il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica il 15 aprile 1997.

In particolare, il Piano finanziario è stato sviluppato in euro a potere di acquisto 2002, salvi i dati di pre-consuntivo dell'anno corrente, nonché, al fine della determinazione delle tariffe, delle ultime rilevazioni circa i livelli tariffari prevalenti attualmente praticati per i servizi di attraversamento sullo Stretto di Messina.

In tutti i casi di assenza di esplicite indicazioni, si è operato scegliendo le soluzioni metodologiche e di contenuto che salvaguardano le finalità prudenziali del Piano finanziario e che risultano coerenti con le indicazioni contenute nella normativa presa a riferimento.

Di seguito è stata riportata una sintesi delle principali ipotesi e dei risultati più importanti indicati dal Piano finanziario.

1. Volumi di traffico

Nel Piano finanziario sono state indicate le previsioni sviluppate da S.IN.TRA, consulente esterno nominato dalla Società, relative all'intero periodo di esercizio (2012-2041) circa i livelli attesi di traffico, articolate secondo le indicazioni del Modello unificato di piano finanziario. In particolare, il Piano finanziario si basa sulle stime di traffico atteso relative ai transiti stradali (suddivisi in "Veicoli Leggeri" e "Veicoli Pesanti") e ai transiti ferroviari (questi ultimi suddivisi in "Carrozze merci" e "Carrozze passeggeri") ritenute prudenziali nell'ambito degli scenari sviluppati nel documento "Analisi e fattibilità finanziaria" di cui alla relazione istruttoria predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In sintesi, la metodologia utilizzata per l'elaborazione delle previsioni di traffico si basa sui seguenti principali elementi:

- l'individuazione dello scenario macroeconomico di riferimento e la stima della domanda di mobilità attraverso lo Stretto. A tale riguardo, in via prudenziale, è stato preso a riferimento uno scenario di crescita dell'economia meridionale intermedio tra le ipotesi di "crescita bassa" e di "crescita alta", di cui al documento sulla fattibilità finanziaria già citato. In particolare vengono considerate le seguenti ipotesi di crescita economica: 2,80% annuo fino al 2012; 1,90% annuo dal 2013 al 2032, 0,95% annuo dal 2033 al 2041;
- l'individuazione dello scenario trasportistico di riferimento relativo all'organizzazione e all'assetto del sistema di offerta di servizi di trasporto attraverso lo Stretto e le previsioni circa le scelte di modalità di attraversamento da parte dei potenziali utenti

del ponte. A questo proposito, è stato assunto a riferimento uno scenario c.d. “sfavorevole” all’utilizzo del ponte (che prevede, tra l’altro, il mantenimento del servizio di traghettamento non ferroviario e non considera ipotesi di saturazione di capacità del sistema aeroportuale siciliano). Per quanto riguarda il sistema tariffario, come precisato più avanti, in analogia alle pratiche commerciali attualmente praticate dai traghetti, è stata prevista l’applicazione di agevolazioni a favore del traffico stradale locale, il cui effetto è nel complesso negativo in termini di ricavi da pedaggi;

- la stima del traffico indotto, cioè del maggior traffico stimolato dall’esistenza del ponte (e dai benefici connessi al minor tempo ed alle migliori condizioni per l’attraversamento dello Stretto).

2. Livelli tariffari

Le tariffe per i veicoli stradali utilizzate nel Piano finanziario sono in linea con i valori delle tariffe prevalenti attualmente praticate dalle società di traghettamento sullo stretto di Messina e, prudenzialmente, non tengono conto pertanto dei benefici per gli utenti in termini di miglior livello di servizio e di minor tempo di attraversamento consentiti dalla realizzazione dell’Opera.

Come già accennato ed in linea con la politica tariffaria attualmente praticata dai traghetti, sono state previste agevolazioni per il traffico locale.

Le tariffe sono espresse, secondo le indicazioni del Modello unificato di piano finanziario, in euro/km, ancorché tale indicazione risulti poco significativa nel caso di grandi opere (tunnel, ponti, ecc.) come il ponte sullo Stretto. All’allegato H viene riportata la tabella delle tariffe medie prevalenti attualmente in vigore per il traghettamento nello Stretto di Messina.

3. Canone a carico di R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Il canone previsto a carico di R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l’esercizio del collegamento ferroviario è pari all’importo concordato nell’Accordo di programma sottoscritto in data 27 novembre 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell’Economia e delle Finanze, la Regione Calabria, la Regione Siciliana, Stretto di Messina S.p.A., R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e ANAS S.p.A.

4. Altri ricavi e introiti

In ottemperanza a quanto previsto dal ricordato Accordo di programma, a partire dal primo anno di esercizio del Collegamento ferroviario e per tutta la durata della concessione è stata prevista l'erogazione a favore della Stretto di Messina S.p.A. di un importo pari a quanto attualmente riconosciuto dallo Stato a RFI – Rete Ferroviaria Italiana, a fronte degli oneri sostenuti per assicurare il traghettamento ferroviario tra il Continente e la Sicilia, come previsto dal contratto di programma vigente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sono stati previsti proventi da attività connesse /collaterali alla gestione dell'Opera per un ammontare non superiore al 2,5% dei ricavi totali annui.

5. Ipotesi tecniche

a. Durata

La durata prevista della concessione è di 38 anni (dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2041). Tale periodo tiene conto dell'espletamento delle attività propedeutiche alla realizzazione, del periodo effettivo di realizzazione dell'Opera e, a partire dal 2012, di un periodo di gestione di 30 anni.

b. Costi di progettazione e realizzazione e Investimento

Il costo complessivo per la progettazione e realizzazione dell'Opera da realizzare è pari a circa €4.684 milioni a valori 2002 totalmente a carico della Concessionaria, come fissato dalla Delibera CIPE N. 66 del 1° agosto 2003.

Tale importo è frutto delle stime e degli studi realizzati dalla Società Stretto di Messina per l'elaborazione del progetto preliminare ed è comprensivo del limite di spesa di 130 milioni di Euro per opere e misure mitigatrici e compensative.

L'importo dei lavori, pari a circa €3.987 milioni, rappresenta circa l'85% dei costi complessivi di realizzazione dell'Opera:

Dati in € Milioni	Attraversamento	Collegamenti	Totale	% sul Totale
Lavori	2.716	1.271	3.987	85%
Somme a disposizione	272	180	452	10%
Opere Compensative			130	3%
Spese Generali			115	2%
Totale	2.988	1.451	4.684	

Per quanto attiene alla tempistica ipotizzata per gli esborsi connessi alla realizzazione dell'Opera, i relativi flussi sono riepilogati nella tabella seguente:

Dati in € Milioni	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
Importi Annuì	15	142	533	774	973	964	753	530	4.684

L'Investimento complessivo, così come definito dalla Convenzione, comprende, oltre ai suddetti costi di progettazione e realizzazione, i costi già sostenuti dalla Concessionaria di cui all'art. 4, comma 4, Legge n. 1158/71 e s.m., nonché gli oneri finanziari capitalizzati nel periodo di costruzione.

c. Periodo di costruzione e apertura al traffico

È stato previsto che i lavori inizino entro dicembre 2005 e abbiano una durata complessiva di 72 mesi.

L'apertura al traffico dell'Opera è prevista per il 1° gennaio 2012.

d. Costi operativi

I costi operativi sono stati articolati in spese per il personale, spese per la gestione operativa, spese generali e amministrative e costi di manutenzione.

Le spese per il personale presuppongono che l'organico della società raggiunga a fine 2005 le 80 unità rispetto alle attuali 50. Nel periodo di esercizio è previsto un organico complessivo di 220 unità

L'ammontare delle spese di gestione è stato determinato sulla base dello studio e delle analisi realizzate da NET Engineering per la Concessionaria.

Le spese generali e amministrative sono state stimate sulla base delle spese sostenute dalla società nell'anno corrente e della prevista evoluzione dell'attività.

Nel periodo di costruzione i costi del personale e le altre spese relative alla realizzazione dell'opera sono state capitalizzate e sono pertanto ricomprese nell'investimento, secondo i principi contabili attualmente applicati dalla Stretto di Messina S.p.A.

La stima dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria è stata effettuata sulla base degli studi e delle analisi prodotti dalla NET Engineering e verificati per le principali componenti da Flint & Neill, entrambi consulenti della Società, prendendo in considerazione tutti gli elementi dell'opera suscettibili di usura, deperimento e degrado e per i quali è necessario provvedere periodicamente a revisioni o rifacimenti parziali e totali al fine di mantenere nel tempo le condizioni originarie di efficienza e durabilità dell'opera. La periodicità di rifacimento è stata stimata sulla base dell'esperienza di casi simili.

Gli importi previsti nel Piano finanziario, come previsto dalla legge, non comprendono i costi di manutenzione ordinaria, straordinaria e di esercizio in genere, relativi al Collegamento ferroviario di competenza di R.F.I.- Rete Ferroviaria S.p.A.

6. Ipotesi contabili

L'Investimento è stato ammortizzato a quote costanti con il metodo dell'ammortamento finanziario. Si ricorda che la Convenzione prevede il riconoscimento alla Società alla scadenza del periodo di concessione di un valore di riscatto di importo pari al massimo al 50% dell'Investimento realizzato. Conseguentemente l'ammontare ammortizzato alla fine della concessione risulta pari al 50% dell'Investimento stesso.

Come noto eventuali migliori risultati che dovessero verificarsi rispetto alle previsioni del Piano finanziario verrebbero destinati a ulteriore ammortamento dell'Investimento.

I lavori in corso sono stati contabilizzati secondo il criterio della competenza.

Il Valore di riscatto a fine concessione è pari all'ammontare dell'Investimento non ammortizzato (50% dell'importo complessivo). Unicamente a fini espositivi è stato previsto che il Valore di riscatto venga liquidato interamente con valuta 31 dicembre dell'ultimo anno di concessione.

7. Ipotesi fiscali

È stato ipotizzato che il risultato d'esercizio della Concessionaria sarà soggetto alla sola imposizione di tipo IRES e che l'aliquota applicata sarà pari al 33%.

Sono state considerate aliquote IVA ordinarie (20%).

8. Ipotesi finanziarie

Gli oneri finanziari, sono stati calcolati ipotizzando un tasso annuo di interesse sui finanziamenti pari al Tasso ufficiale di riferimento fissato dalla Banca Centrale Europea e in vigore alla data di sottoscrizione della Convenzione maggiorato di un punto percentuale, come previsto dal Modello unificato di piano finanziario.

È stato previsto di acquisire finanziamenti sul mercato finanziario solo dopo aver completato l'aumento di capitale della Concessionaria già deliberato nella misura complessiva di 2,5 miliardi di euro. La prima operazione di aumento di capitale, per l'importo di € 306milioni, è già stata posta in esecuzione con il versamento dei relativi 3/10 nel corso del mese di dicembre 2003.

Coerentemente con quanto stabilito nella Convenzione, è stato previsto un limite alla remunerazione degli azionisti. Il dividendo massimo, commisurato al capitale sociale effettivamente versato, è stato fissato pari al Tasso di riferimento fissato dalla Banca Centrale Europea incrementato di 5 punti percentuali negli esercizi in cui vengono realizzati utili.

Per gli anni in cui non vengono realizzati utili è previsto un "credito" a favore degli azionisti pari al Tasso di riferimento BCE maggiorato di 2,5 punti percentuali, da soddisfare con gli utili eventualmente disponibili nei successivi esercizi.

E' previsto il rimborso dell'intero capitale sociale al termine della Concessione.

Non sono previsti contributi in conto capitale ovvero in conto impianti di alcun genere.

9. Conto finanziario

Il Conto finanziario evidenzia come la strategia di finanziamento elaborata consente di realizzare un equilibrato sviluppo dei flussi di cassa attesi in entrata e in uscita per l'intera durata della concessione.

Al fine di una maggiore chiarezza del Piano finanziario, sono state introdotte, rispetto al Modello unificato, le seguenti voci:

- "Valore di riscatto" (riga 1.11-bis);
- "Rimborso capitale sociale" (riga 1.14-bis) indica la previsione del rimborso del capitale sociale agli azionisti al termine del periodo di concessione;
- "Prefinanziamento Contraente Generale" (riga 1.15-bis) è indicativa delle previsioni circa il ricorso al prefinanziamento da parte del contraente generale della realizzazione dell'Opera. Il rimborso del prefinanziamento è previsto per il 2011, anno di completamento dell'Opera;
- "Altri impegni finanziari" (riga 1.15-ter) indica la variazione della voce "Altri impieghi netti correnti" (riga 3.15) del Conto degli investimenti. Quest'ultima voce registra le variazioni attese della Debt Service Reserve Account (DSRA), il deposito vincolato, richiesto generalmente dal sistema creditizio, previsto per far fronte agli impegni di remunerazione e rimborso dei finanziamenti, nell'eventualità che in alcuni anni del periodo di esercizio, il "Flusso di liquidità della gestione operativa" (riga 1.13) non sia sufficiente ad onorare tutto il servizio del debito.

10. Conto economico

I risultati attesi indicati dal Conto economico sottolineano la capacità della Concessionaria di gestire l'opera in condizioni di equilibrio economico. Durante tutto il periodo di esercizio il Conto economico presenta un risultato dopo le tasse sempre positivo, senza ricorrere alla capitalizzazione degli oneri finanziari prevista dall'art. 4 della citata legge 1158/71.

Per ragioni di maggior chiarezza del Conto economico, è opportuno evidenziare che:

- è stata introdotta la voce "Canone da R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (riga 2.1-bis);
- la voce "Costi di manutenzione e rinnovo" (riga 2.7) include sia i costi di manutenzione ordinaria che i costi di manutenzione straordinaria;

- i "Costi amministrativi e generali" (riga 2.18.3 -bis) relativi al periodo di costruzione, sono per la maggiore parte capitalizzati e sono ricompresi nel valore dell'Investimento;
- i "Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine" (riga 2.33) nonché i "Proventi (Oneri) finanziari netti a breve termine" (riga 2.34) relativi al periodo della costruzione sono stati capitalizzati.

11. Conto degli investimenti - Conto dei finanziamenti

Il Conto degli investimenti e il Conto dei finanziamenti mostrano una costante coerenza tra piano di investimento e strategia di finanziamento. Durante il periodo di costruzione il piano degli investimenti è finanziato interamente tramite "Apporti degli azionisti in c/capitale" (riga 5.10) e tramite il ricorso a "Finanziamenti a medio lungo termine" (riga 5.11). Durante il periodo di gestione, la politica di ammortamento consente l'integrale servizio del debito acquisito e di remunerare adeguatamente il capitale sociale che viene restituito a fine concessione.

A fini espositivi è stato ipotizzato che la destinazione del risultato di esercizio avvenga nell'esercizio stesso in cui si è prodotto.

Inoltre, nel Conto dei finanziamenti è stata distinta la voce "Riserve" (riga 4.2) dalla voce "Utili (Perdite) anni precedenti" (riga 4.2 -bis) e sono state introdotte le voci "(Utili distribuiti)" (riga 4.3 -bis), "(Utili) Perdite portati a nuovo/(Copertura Perdite)" (riga 4.3 -ter) e "(Accantonamento) Utilizzo Riserve" (riga 4.3 -quater).

ALLEGATO F



PIANO ECONOMICO FINANZIARIO
ALLEGATO ALLA CONVENZIONE DI CONCESSIONE

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
IPOTESI DI TRAFFICO ADOTTATE
EURO '000 (se non diversamente specificato)

Volumi di traffico (veicoli/Km, in milgiaia)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Traffico Veicoli Gommati																			
Veicoli Leggeri	-	-	-	-	-	-	-	-	2.732,2	2.870,9	3.009,6	3.148,3	3.287,0	3.425,6	3.482,4	3.539,3	3.596,2	3.653,0	3.710,0
Veicoli Pesanti	-	-	-	-	-	-	-	-	1.553,3	1.602,5	1.651,7	1.701,0	1.750,1	1.799,4	1.832,5	1.865,6	1.898,8	1.931,8	1.965,1
Totale	-	-	-	-	-	-	-	-	4.285,5	4.473,4	4.661,3	4.849,3	5.037,1	5.225,0	5.314,9	5.404,9	5.495,0	5.584,8	5.675,1
Traffico Veicoli Ferroviari																			
Carrozze Passeggeri	-	-	-	-	-	-	-	-	190,2	191,6	192,9	194,2	195,5	196,9	197,7	198,6	199,5	200,4	201,2
Carrozze Merci	-	-	-	-	-	-	-	-	217,0	223,4	229,8	236,2	242,6	249,0	253,5	258,0	262,5	267,1	271,6
Totale	-	-	-	-	-	-	-	-	407,2	415,0	422,7	430,4	438,1	445,9	451,2	456,6	462,0	467,5	472,8
Tariffe di pedaggio																			
Traffico Veicoli Gommati - ponderate: euro/veicolo km (valori 2003)*																			
Veicoli Leggeri									0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Veicoli Pesanti									2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Traffico Veicoli Ferroviari - solo per i transiti eccedenti i livelli minimi: euro/carrozza																			
Carrozze Passeggeri	-	-	-	-	-	-	-	-	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8
Carrozze Merci	-	-	-	-	-	-	-	-	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6
Ricavi da pedaggi	0	0	0	0	0	0	0	0	112.983	117.131	121.279	125.429	129.578	133.727	136.133	138.537	140.944	143.350	145.754
Canone da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p..	0	0	0	0	0	0	0	0	100.600	112.757	114.164	115.571	116.978	118.386	119.359	120.333	121.307	122.282	123.256

* Calcolate sul tracciato compreso tra la Rampa C (Versante Calabria) e la Galleria Serrazzo (Versante Sicilia) di lunghezza complessiva pari a Km 18,860

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO I
IPOTESI DI TRAFFICO ADOTTATE
EURO '000 (se non diversamente specificato)

Volumi di traffico (veicoli/Km, in milgiaia)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Traffico Veicoli Gommati																			
Veicoli Leggeri	3.774,7	3.839,5	3.904,2	3.969,2	4.033,9	4.098,7	4.163,5	4.228,3	4.293,2	4.358,0	4.399,8	4.441,7	4.483,6	4.525,6	4.567,5	4.609,4	4.651,3	4.693,2	4.735,0
Veicoli Pesanti	2.002,8	2.040,7	2.078,6	2.116,5	2.154,3	2.192,2	2.230,1	2.268,0	2.305,7	2.343,6	2.365,2	2.386,8	2.408,3	2.430,0	2.451,6	2.473,1	2.494,8	2.516,5	2.538,0
Totale	5.777,5	5.880,2	5.982,8	6.085,7	6.188,2	6.290,9	6.393,6	6.496,3	6.598,9	6.701,6	6.765,0	6.828,5	6.891,9	6.955,6	7.019,1	7.082,5	7.146,1	7.209,7	7.273,0
Traffico Veicoli Ferroviari																			
Carrozze Passeggeri	202,7	204,2	205,7	207,2	208,7	210,1	211,6	213,1	214,6	216,1	217,1	218,2	219,3	220,3	221,4	222,5	223,5	224,6	225,6
Carrozze Merci	276,7	281,8	287,0	292,1	297,3	302,4	307,6	312,7	317,9	323,0	326,2	329,3	332,5	335,6	338,8	342,0	345,1	348,3	351,5
Totale	479,4	486,0	492,7	499,3	506,0	512,5	519,2	525,8	532,5	539,1	543,3	547,5	551,8	555,9	560,2	564,5	568,6	572,9	577,1
Tariffe di pedaggio																			
Traffico Veicoli Gommati - ponderate; euro/ve																			
Veicoli Leggeri	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Veicoli Pesanti	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Traffico Veicoli Ferroviari - solo per i transiti e																			
Carrozze Passeggeri	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8	353,8
Carrozze Merci	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6	219,6
Ricavi da pedaggi	148.510	151.264	154.020	156.776	159.529	162.286	165.041	167.797	170.551	173.308	174.927	176.547	178.168	179.788	181.409	183.030	184.650	186.271	187.891
Canone da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.	124.497	125.738	126.980	128.221	129.463	130.704	131.945	133.186	134.427	135.669	136.471	137.274	138.077	138.880	139.683	140.485	141.288	142.091	142.894

* Calcolate sul tracciato compreso tra la Rampa C (Versante Calabria) e la Galleria Serrazzo (Versante Sicilia) di lunghezza complessiva pari a Km 18,860

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
ULTERIORI IPOTESI ADOTTATE
EURO '000 (se non diversamente specificato)

	Anni 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
IPOTESI MACROECONOMICHE																			
Tassi di cambio	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Indicizzazioni varie	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
IPOTESI FINANZIARIE																			
Ammontare dei finanziamenti	Amm. Effettivo																		
Loan	2.423.787																		
Totale Finanziamenti	2.423.787																		
Durata dei Finanziamenti (numero anni)																			
Loan	33																		
Tasso annuo di interesse dei finanziamenti																			
Loan	3,00%																		
Tasso Medio Ponderato	3,00%																		
Tabella Rimborso Finanziamenti																			
Loan	0	0	0	0	0	0	0	0	(50.946)	(52.475)	(101.205)	(113.782)	(120.414)	(122.079)	(88.666)	(71.524)	(79.628)	(92.830)	(95.317)
Totale Rimborso Finanziamenti	0	0	0	0	0	0	0	0	(50.946)	(52.475)	(101.205)	(113.782)	(120.414)	(122.079)	(88.666)	(71.524)	(79.628)	(92.830)	(95.317)
Contributi in conto capitale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefinanziamento General Contractor (% sul totale dei lavori e delle opere compensative)	10%																		
Continuità territoriale (Availability Fee)	-	-	-	-	-	-	-	-	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIA
ULTERIORI IPOTESI ADOTTATE
EURO '000 (se non diversamente specificato)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
IPOTESI MACROECONOMICHE																			
Tassi di cambio	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Indicizzazioni varie	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
IPOTESI FINANZIARIE																			
Ammontare dei finanziamenti																			
Loan																			
Totale Finanziamenti																			
Durata dei Finanziamenti (numero anni)																			
Loan																			
Tasso annuo di interesse dei finanziamenti																			
Loan																			
Tasso Medio Ponderato																			
Tabella Rimborso Finanziamenti																			
Loan	(90.159)	(86.635)	(87.883)	(90.122)	(90.656)	(89.880)	(89.301)	(89.417)	(89.681)	(89.571)	(89.092)	(88.455)	(87.024)	(86.001)	(84.197)	(80.357)	(26.490)	0	0
Totale Rimborso Finanziamenti	(90.159)	(86.635)	(87.883)	(90.122)	(90.656)	(89.880)	(89.301)	(89.417)	(89.681)	(89.571)	(89.092)	(88.455)	(87.024)	(86.001)	(84.197)	(80.357)	(26.490)	0	0
Contributi in conto capitale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefinanziamento General Contractor (% sul totale dei lavori e delle opere compensative)																			
Continuità territoriale (Availability Fee)	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO

ULTERIORI IPOTESI ADOTTATE

EURO '000 (se non diversamente specificato)

IPOTESI TECNICHE

Durata della concessione (anni)	38
Di cui 30 di gestione a decorrere dalla data di apertura al traffico	
Importo dei lavori da realizzare	
- a carico del Concedente	-
- a carico della Concessionaria	4.684.283
Importo dei lavori interni (costi capitalizzati)	-
Data inizio lavori: entro il mese di	dicembre 2005
Durata dei lavori (numeri di mesi)	72
Data di apertura al pubblico	gennaio 2012
Criteri utilizzati per il calcolo delle manutenzioni straordinarie e dei rinnovi	

Periodicità	Ponte	Collegamenti	Totale
Ogni 5 anni	1.156	0	1.156
Ogni 10 anni	39.200	18.400	57.600
Ogni 15 anni	3.548	0	3.548
Ogni 20 anni	64.048	20.916	84.964
Ogni 50 anni	311	0	311

IPOTESI CONTABILI

Ammortamento finanziario del 50% dell'Investimento a quote costanti.

I lavori in corso sono stati contabilizzati secondo il principio della competenza.

Valore di riscatto a fine concessione pari alla quota dell'Investimento non ammortizzato (50% dell'investimento).
Il valore di riscatto verrà liquidato in due soluzioni: un acconto di importo pari al 90% del Valore di riscatto, calcolato in via provvisoria rispetto all'ultimo bilancio disponibile.
Il saldo, da calcolarsi sul bilancio dell'ultimo anno di Concessione, sarà corrisposto entro 6 mesi dal termine dell'ultimo anno di esercizio
A fini espositivi è stata adottata la data del 31.12.2041 come valuta unica per entrambi i pagamenti

IPOTESI FISCALI

Imposta sul reddito (IRES)	33%
Aliquota IVA	20%

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO FINANZIARIO
EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AREA OPERATIVA																				
Utile/(Perdita) di esercizio	(1.1)	81	(193)	(966)	(1.630)	(1.668)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	47.308	57.621	63.882	70.416	77.107	82.890	87.069	91.083	95.076	99.145	103.266
Accantonamenti e Ammortamenti	(1.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638
Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	310	357	405	405	405	405	405	405	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595
Autofinanziamento	(1.4)	391	164	(561)	(1.225)	(1.263)	(1.195)	(1.195)	(1.195)	129.541	139.854	146.115	152.649	159.340	165.123	169.302	173.316	177.309	181.378	185.499
Variazione del capitale circolante netto operativo	(1.5)	794	23.468	72.310	40.818	34.775	(3.921)	(39.535)	(186.319)	73.100	(3.581)	(7.096)	311	258	(287)	(677)	17	86	133	124
Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	1.185	23.632	71.749	39.593	33.512	(5.116)	(40.730)	(187.514)	202.641	136.273	139.019	152.960	159.598	164.836	168.625	173.333	177.395	181.511	185.623
Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	(39.274)	(32.145)	(55.164)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni reversibili	(1.8)	(15.450)	(141.516)	(533.317)	(773.556)	(972.696)	(963.595)	(752.774)	(531.379)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributi in conto capitale	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valore di riscatto	(1.11-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo altri flussi di gestione operativa	(1.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flusso di liquidità gestione operativa	(1.13)	(14.265)	(117.884)	(461.568)	(733.963)	(939.184)	(1.007.985)	(825.649)	(774.057)	202.641	136.273	139.019	152.960	159.598	164.836	168.625	173.333	177.395	181.511	185.623
AREA FINANZIARIA																				
Apporto degli azionisti	(1.14)	0	91.963	345.587	656.921	842.191	477.919	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso capitale sociale	(1.14-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	0	0	0	434.051	750.718	1.239.018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prefinanziamento Contraente Generale	(1.15-bis)	0	12.813	51.792	75.816	95.730	94.820	73.737	(404.708)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri Impegni finanziari - (finanziamento)/disimpegno della DSRA	(1.15-ter)	0	0	0	0	0	0	0	(61.448)	11	(23.212)	(4.676)	(1.560)	986	18.287	9.773	(2.918)	(5.308)	168	3.970
Variazione posizione verso FCG	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso ANAS	(1.17)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili distribuiti	(1.19)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso prestiti consolidati	(1.20)	0	0	0	0	0	0	0	0	(26.619)	(54.740)	(60.688)	(66.895)	(73.252)	(78.745)	(82.716)	(86.529)	(90.322)	(94.188)	(98.103)
Rimborso nuovi prestiti a medio lungo termine	(1.21)	0	0	0	0	0	0	0	0	(50.946)	(52.475)	(101.205)	(113.782)	(120.414)	(122.079)	(88.666)	(71.524)	(79.628)	(92.830)	(95.317)
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.22)	0	104.776	397.379	732.737	937.921	1.006.790	824.455	772.862	(77.554)	(130.427)	(166.569)	(182.237)	(192.680)	(182.537)	(161.609)	(160.971)	(175.258)	(186.850)	(189.450)
Variazione posizione finanziaria a breve	(1.23)	(14.265)	(13.108)	(64.189)	(1.226)	(1.263)	(1.195)	(1.194)	(1.195)	125.087	5.846	(27.550)	(29.277)	(33.082)	(17.701)	7.016	12.362	2.137	(5.339)	(3.827)

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO FINANZIARIO
EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
AREA OPERATIVA																				
Utile/(Perdita) di esercizio	(1.1)	107.808	112.322	116.832	121.358	125.893	130.432	134.969	139.509	144.050	148.598	152.061	155.522	158.982	162.436	165.884	169.314	172.552	175.525	175.990
Accantonamenti e Ammortamenti	(1.2)	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.638	81.625
Quota TFR maturata nell'esercizio	(1.3)	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	595	(20.992)
Autofinanziamento	(1.4)	190.041	194.555	199.065	203.591	208.126	212.665	217.202	221.742	226.283	230.831	234.294	237.755	241.215	244.669	248.117	251.547	254.785	257.758	236.623
Variazione del capitale circolante netto operativo	(1.5)	315	98	109	120	117	114	111	113	113	115	(449)	75	74	73	71	66	(20)	(59)	(8.318)
Flusso di liquidità della gestione corrente	(1.6)	190.356	194.653	199.174	203.711	208.243	212.779	217.313	221.855	226.396	230.946	233.845	237.830	241.289	244.742	248.188	251.613	254.765	257.699	228.305
Costi capitalizzati	(1.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni reversibili	(1.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contributi in conto capitale	(1.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in beni non reversibili	(1.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti per immobilizzazioni immateriali	(1.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valore di riscatto	(1.11-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo altri flussi di gestione operativa	(1.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.449.127
Flusso di liquidità gestione operativa	(1.13)	190.356	194.653	199.174	203.711	208.243	212.779	217.313	221.855	226.396	230.946	233.845	237.830	241.289	244.742	248.188	251.613	254.765	257.699	2.677.432
AREA FINANZIARIA																				
Apporto degli azionisti	(1.14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso capitale sociale	(1.14-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accensione nuovi prestiti	(1.15)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(2.583.180)
Prefinanziamento Contraente Generale	(1.15-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri Impegni finanziari - (finanziamento)/disimpegno della DSRA	(1.15-ter)	3.088	684	216	1.089	1.742	1.633	1.283	1.211	1.399	1.580	1.650	2.031	1.810	2.178	3.154	27.735	13.444	0	0
Variazione posizione verso FCG	(1.16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione verso ANAS	(1.17)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione immobilizzazioni finanziarie	(1.18)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili distribuiti	(1.19)	(102.418)	(106.706)	(110.990)	(115.290)	(119.598)	(123.910)	(128.221)	(132.534)	(136.847)	(141.168)	(144.458)	(147.746)	(151.033)	(154.314)	(157.590)	(160.848)	(163.924)	(166.749)	(365.513)
Rimborso prestiti consolidati	(1.20)																			
Rimborso nuovi prestiti a medio lungo termine	(1.21)	(90.159)	(86.635)	(87.883)	(90.122)	(90.656)	(89.880)	(89.301)	(89.417)	(89.681)	(89.571)	(89.092)	(88.455)	(87.024)	(86.001)	(84.197)	(80.357)	(26.490)	0	0
Flusso di liquidità della gestione finanziaria	(1.22)	(189.489)	(192.657)	(198.657)	(204.323)	(208.512)	(212.157)	(216.239)	(220.740)	(225.129)	(229.159)	(231.900)	(234.170)	(236.247)	(238.137)	(238.633)	(213.470)	(176.970)	(166.749)	(2.948.693)
Variazione posizione finanziaria a breve	(1.23)	867	1.996	517	(612)	(269)	622	1.074	1.115	1.267	1.787	1.945	3.660	5.042	6.605	9.555	38.143	77.795	90.950	(271.261)

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO ECONOMICO
EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ricavi																				
Ricavi da pedaggi	(2.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	112.983	117.131	121.279	125.429	129.578	133.727	136.133	138.537	140.944	143.350	145.754
Canone da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	(2.1-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	100.600	112.757	114.164	115.571	116.978	118.386	119.359	120.333	121.307	122.282	123.256
Proventi netti da subconc. e attività collaterali	(2.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	1.258	2.679	4.102	5.580	7.114	7.253	7.337	7.422	7.506	7.591	7.675
Altri proventi	(2.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ricavi lordi c/terzi	(2.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Ricavi	(2.5)	0	0	0	0	0	0	0	0	252.841	270.567	277.545	284.580	291.670	297.366	300.829	304.292	307.757	311.223	314.685
Costi Operativi																				
Costi di Produzione:																				
- Costo di personale addetto alla riscossione	(2.6.1)																			
- Costo di personale addetto alla sicurezza	(2.6.2)																			
- Costo di personale addetto alla manutenzione	(2.6.3)																			
- Costo di personale addetto a ...	(2.6.4)																			
Totale Costo del personale addetto la produzione	(2.6.4 - bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)
Costi di manutenzione e rinnovo	(2.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)
Costi di lavoro c/terzi	(2.8)																			
Prestazioni di servizi	(2.9)	0	0	0	0	0	0	0	0	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)
Canoni di concessione	(2.10)																			
Acquisti di materie e beni di consumo	(2.11.1)																			
Variazione delle rimanenze	(2.11.2)																			
Altri costi di produzione	(2.11.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)
Totale costi di produzione	(2.11.3-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)
Costi Commerciali:																				
Costi del personale	(2.12)																			
Prestazioni di servizi	(2.13)																			
Altri costi commerciali	(2.14)																			
Totale costi commerciali	(2.14-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costi amministrativi e generali:																				
Costi di personale	(2.15)	(600)	(600)	(600)	(600)	(600)	(600)	(600)	(600)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)
Prestazioni di servizi	(2.16)																			
Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)
(Costi capitalizzati. Spese del personale)	(2.18.1)																			
(Costi capitalizzati. Costi materiali)	(2.18.2)																			
(Costi capitalizzati.)	(2.18.3)																			
Totale costi amministrativi e generali	(2.18.3-bis)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)
Fondo rinnovi:																				
Utilizzo Fondo Rinnovi	(2.19)	0	0	0	0	0	0	0	0	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482
Accantonamento Fondo Rinnovi	(2.20)	0	0	0	0	0	0	0	0	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)
Altri accamtonamenti e svalutazioni	(2.21)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totali Accantonamenti e Svalutazioni	(2.21-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Costi Operativi	(2.22)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)
Margine Operativo Lordo	(2.23)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	216.419	234.145	241.123	248.158	255.248	260.944	264.407	267.870	271.335	274.801	278.263
Ammortamenti:																				
Ammortamento finanziario	(2.24)	0	0	0	0	0	0	0	0	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)
Amm.to tecnico beni reversibili	(2.25)																			
Amm.to tecnico beni non reversibili	(2.26)																			
Amm.to tecnico immobilizzazioni immateriali	(2.27)																			
Totale ammortamenti	(2.28)	0	0	0	0	0	0	0	0	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)
Risultato Operativo	(2.29)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	134.781	152.507	159.485	166.520	173.610	179.306	182.769	186.232	189.697	193.163	196.625
Oneri e proventi finanziari																				
Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(2.30)																			
Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)																			
Oneri rimodulazione FCG	(2.32)																			
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)	0	0	0	0	0	(39.169)	(32.005)	(55.602)	(71.949)	(70.398)	(68.093)	(64.868)	(61.355)	(57.718)	(54.557)	(52.154)	(49.886)	(47.300)	(44.477)
Proventi (Oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	1.681	1.407	634	(30)	(68)	(105)	(140)	438	2.350	3.892	3.954	3.447	2.830	2.129	1.742	1.867	2.094	2.114	1.980
Proventi (Oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)																			
Altri proventi (oneri) finanziari netti	(2.36)																			
(costi capitalizzati. Oneri finanziari capitalizzati)	(2.37)	0	0	0	0	0	39.274	32.145	55.164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale oneri e proventi finanziari	(2.38)	1.681	1.407	634	(30)	(68)	0	0	0	(69.599)	(66.506)	(64.139)	(61.421)	(58.525)	(55.589)	(52.815)	(50.287)	(47.792)	(45.186)	(42.497)
Proventi e Oneri straordinari	(2.39)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risultato prima delle imposte	(2.40)	81	(193)	(966)	(1.630)	(1.668)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	65.182	86.001	95.346	105.099	115.085	123.717	129.954	135.945	141.905	147.977	154.128
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)	0	0	0	0	0	0	0	0	(17.874)	(28.380)	(31.464)	(34.683)	(37.978)	(40.827)	(42.885)	(44.862)	(46.829)	(48.832)	(50.862)
Utile (perdita) di esercizio	(2.42)	81	(193)	(966)	(1.630)	(1.668)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	47.308	57.621	63.882	70.416	77.107	82.890	87.069	91.083	95.076	99.145	103.266

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO ECONOMICO
EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Ricavi																				
Ricavi da pedaggi	(2.1)	148.510	151.264	154.020	156.776	159.529	162.286	165.041	167.797	170.551	173.308	174.927	176.547	178.168	179.788	181.409	183.030	184.650	186.271	187.891
Canone da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	(2.1-bis)	124.497	125.738	126.980	128.221	129.463	130.704	131.945	133.186	134.427	135.669	136.471	137.274	138.077	138.880	139.683	140.485	141.288	142.091	142.894
Proventi netti da subconc. e attività collaterali	(2.2)	7.775	7.875	7.975	8.075	8.175	8.275	8.375	8.475	8.574	8.674	8.735	8.796	8.856	8.917	8.977	9.038	9.098	9.159	9.220
Altri proventi	(2.3)	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ricavi lordi c/terzi	(2.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Ricavi	(2.5)	318.782	322.877	326.975	331.072	335.167	339.265	343.361	347.458	351.552	355.651	358.133	360.617	363.101	365.585	368.069	370.553	373.036	375.521	378.005
Costi Operativi																				
Costi di Produzione:																				
- Costo di personale addetto alla riscossione	(2.6.1)																			
- Costo di personale addetto alla sicurezza	(2.6.2)																			
- Costo di personale addetto alla manutenzione	(2.6.3)																			
- Costo di personale addetto a ...	(2.6.4)																			
Totale Costo del personale addetto la produzione	(2.6.4 - bis)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)	(5.500)
Costi di manutenzione e rinnovo	(2.7)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)	(17.222)
Costi di lavoro c/terzi	(2.8)																			
Prestazioni di servizi	(2.9)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)	(1.200)
Canoni di concessione	(2.10)																			
Acquisti di materie e beni di consumo	(2.11.1)																			
Variazione delle rimanenze	(2.11.2)																			
Altri costi di produzione	(2.11.3)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.000)
Totale costi di produzione	(2.11.3-bis)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)	(24.922)
Costi Commerciali:																				
Costi del personale	(2.12)																			
Prestazioni di servizi	(2.13)																			
Altri costi commerciali	(2.14)																			
Totale costi commerciali	(2.14-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costi amministrativi e generali:																				
Costi di personale	(2.15)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)	(7.000)
Prestazioni di servizi	(2.16)																			
Altri costi amministrativi e generali	(2.17)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)	(4.500)
(Costi capitalizzati. Spese del personale)	(2.18.1)																			
(Costi capitalizzati. Costi materiali)	(2.18.2)																			
(Costi capitalizzati.)	(2.18.3)																			
Totale costi amministrativi e generali	(2.18.3-bis)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)	(11.500)
Fondo rinnovi:																				
Utilizzo Fondo Rinnovi	(2.19)	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482	10.482
Accantonamento Fondo Rinnovi	(2.20)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)	(10.482)
Altri accantonamenti e svalutazioni	(2.21)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Accantonamenti e Svalutazioni	(2.21-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale Costi Operativi	(2.22)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)	(36.422)
Margine Operativo Lordo	(2.23)	282.360	286.455	290.553	294.650	298.745	302.843	306.939	311.036	315.130	319.229	321.711	324.195	326.679	329.163	331.647	334.131	336.614	339.099	341.583
Ammortamenti:																				
Ammortamento finanziario	(2.24)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.625)
Amm.to tecnico beni reversibili	(2.25)																			
Amm.to tecnico beni non reversibili	(2.26)																			
Amm.to tecnico immobilizzazioni immateriali	(2.27)																			
Totale ammortamenti	(2.28)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.638)	(81.625)
Risultato Operativo	(2.29)	200.722	204.817	208.915	213.012	217.107	221.205	225.301	229.398	233.492	237.591	240.073	242.557	245.041	247.525	250.009	252.493	254.976	257.461	259.958
Oneri e proventi finanziari																				
Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(2.30)																			
Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(2.31)																			
Oneri rimodulazione FCG	(2.32)																			
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)	(41.695)	(39.043)	(36.426)	(33.755)	(31.044)	(28.336)	(25.648)	(22.967)	(20.281)	(17.592)	(14.912)	(12.249)	(9.617)	(7.021)	(4.468)	(2.000)	(397)	0	0
Proventi (Oneri) finanziari netti a breve termine	(2.34)	1.881	1.871	1.887	1.874	1.837	1.806	1.794	1.791	1.789	1.789	1.795	1.814	1.862	1.938	2.047	2.215	2.962	4.516	2.713
Proventi (Oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie	(2.35)																			
Altri proventi (oneri) finanziari netti	(2.36)																			
(costi capitalizzati. Oneri finanziari capitalizzati)	(2.37)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale oneri e proventi finanziari	(2.38)	(39.814)	(37.172)	(34.539)	(31.881)	(29.207)	(26.530)	(23.854)	(21.176)	(18.492)	(15.803)	(13.117)	(10.435)	(7.755)	(5.083)	(2.421)	215	2.565	4.516	2.713
Proventi e Oneri straordinari	(2.39)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risultato prima delle imposte	(2.40)	160.908	167.645	174.376	181.131	187.900	194.675	201.447	208.222	215.000	221.788	226.956	232.122	237.286	242.442	247.588	252.708	257.541	261.977	262.671
Imposte sul reddito di esercizio	(2.41)	(53.100)	(55.323)	(57.544)	(59.773)	(62.007)	(64.243)	(66.478)	(68.713)	(70.950)	(73.190)	(74.895)	(76.600)	(78.304)	(80.006)	(81.704)	(83.394)	(84.989)	(86.452)	(86.681)
Utile (perdita) di esercizio	(2.42)	107.808	112.322	116.832	121.358	125.893	130.432	134.969	139.509	144.050	148.598	152.061	155.522	158.982	162.436	165.884	169.314	172.552	175.525	175.990

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO

CONTO DEGLI INVESTIMENTI

EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Immobilizzazioni in beni revers.																				
Opere in Esercizio	(3.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671
Opere in corso	(3.2)																			
Nuove Opere	(3.3)	102.838	244.354	777.671	1.551.227	2.523.923	3.487.518	4.240.292	4.771.671	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)																			
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)	0	0	0	0	0	39.274	71.419	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583
Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo Ammortamento tecnico	(3.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo amm.to finanziariaio	(3.7bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	102.838	244.354	777.671	1.551.227	2.523.923	3.526.792	4.311.711	4.898.254	4.816.616	4.734.978	4.653.340	4.571.702	4.490.064	4.408.426	4.326.788	4.245.150	4.163.512	4.081.874	4.000.236
Immobilizzazioni in beni non reversibili																				
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)																			
Fondo amm.to tecnico beni non reversibili	(3.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale immobilizz. non reversibili nette	(3.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni Immateriali nette	(3.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	(3.178)	(26.646)	(98.956)	(139.774)	(174.549)	(170.628)	(131.093)	55.226	(17.874)	(14.293)	(7.197)	(7.508)	(7.766)	(7.479)	(6.802)	(6.819)	(6.905)	(7.038)	(7.162)
Deposito DSRA	(3.14 - bis)	0	0	0	0	0	0	0	61.448	61.437	84.649	89.325	90.885	89.899	71.612	61.839	64.757	70.065	69.897	65.927
Altri impieghi netti correnti	(3.15)	0	0	0	0	0	0	0	61.448	61.437	84.649	89.325	90.885	89.899	71.612	61.839	64.757	70.065	69.897	65.927
Totale Impieghi	(3.16)	99.660	217.708	678.715	1.411.453	2.349.374	3.356.164	4.180.616	5.014.928	4.860.179	4.805.334	4.735.468	4.655.079	4.572.197	4.472.559	4.381.825	4.303.088	4.226.672	4.144.733	4.059.001

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO

CONTO DEI FINANZIAMENTI

EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Patrimonio netto																				
Capitale sociale	(4.1)	168.599	260.562	606.149	1.263.070	2.105.261	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180
Riserve	(4.2)	16.078	16.078	16.078	16.078	16.078	16.078	16.078	16.078	18.443	21.324	24.518	28.039	31.894	36.039	40.392	44.946	49.700	54.657	59.820
Utili (Perdite) anni precedenti	(4.2- bis)	(9.067)	(9.260)	(10.226)	(11.856)	(13.524)	(15.124)	(16.724)	(18.324)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili (Perdite) di esercizio	(4.3)	81	(193)	(966)	(1.630)	(1.668)	(1.600)	(1.600)	(1.600)	47.308	57.621	63.882	70.416	77.107	82.890	87.069	91.083	95.076	99.145	103.266
(Utili distribuiti)	(4.3- bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	(26.619)	(54.740)	(60.688)	(66.895)	(73.252)	(78.745)	(82.716)	(86.529)	(90.322)	(94.188)	(98.103)
(Utili) Perdite portati a nuovo/(Copertura Perdite)	(4.3- ter)	(81)	193	966	1.630	1.668	1.600	1.600	1.600	(18.324)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(Accantonamento) Utilizzo Riserve	(4.3- quater)	0	0	0	0	0	0	0	0	(2.365)	(2.881)	(3.194)	(3.521)	(3.855)	(4.145)	(4.353)	(4.554)	(4.754)	(4.957)	(5.163)
Totale patrimonio netto	(4.4)	175.610	267.380	612.001	1.267.292	2.107.815	2.584.134	2.582.534	2.580.934	2.601.623	2.604.504	2.607.698	2.611.219	2.615.074	2.619.219	2.623.572	2.628.126	2.632.880	2.637.837	2.643.000
Contributi in c/impianti	(4.5)																			
Fondo rinnovi	(4.6)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo TFR	(4.7)	950	1.307	1.712	2.117	2.522	2.927	3.332	3.737	4.332	4.927	5.522	6.117	6.712	7.307	7.902	8.497	9.092	9.687	10.282
Altri Fondi Rischi	(4.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiti finanziari netti																				
Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(4.10)																			
Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)																			
Fondo Centrale Garanzia	(4.12)																			
ANAS	(4.13)																			
Prestiti da contrarre a medio lungo termine	(4.14)	0	0	0	0	0	434.051	1.184.769	2.423.787	2.372.841	2.320.366	2.219.161	2.105.379	1.984.965	1.862.886	1.774.220	1.702.696	1.623.068	1.530.238	1.434.921
Prefinanziamento Contraente Generale	(4.14-bis)	0	12.813	64.605	140.421	236.151	330.971	404.708	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	(76.900)	(63.792)	397	1.623	2.886	4.081	5.275	6.470	(118.617)	(124.463)	(96.913)	(67.636)	(34.554)	(16.853)	(23.869)	(36.231)	(38.368)	(33.029)	(29.202)
Totale debiti finanziari netti	(4.16)	(76.900)	(50.979)	65.002	142.044	239.037	769.103	1.594.752	2.430.257	2.254.224	2.195.903	2.122.248	2.037.743	1.950.411	1.846.033	1.750.351	1.666.465	1.584.700	1.497.209	1.405.719
Totale fonti	(4.17)	99.660	217.708	678.715	1.411.453	2.349.374	3.356.164	4.180.618	5.014.928	4.860.179	4.805.334	4.735.468	4.655.079	4.572.197	4.472.559	4.381.825	4.303.088	4.226.672	4.144.733	4.059.001

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO DEGLI INVESTIMENTI
EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Immobilizzazioni in beni revers.																				
Opere in Esercizio	(3.1)	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671	4.771.671
Opere in corso	(3.2)																			
Nuove Opere	(3.3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	(3.4)																			
Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	(3.5)	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583	126.583
Oneri diversi capitalizzati	(3.6)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo Ammortamento tecnico	(3.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo amm.to finanziaio	(3.7bis)	(979.656)	(1.061.294)	(1.142.932)	(1.224.570)	(1.306.208)	(1.387.846)	(1.469.484)	(1.551.122)	(1.632.760)	(1.714.398)	(1.796.036)	(1.877.674)	(1.959.312)	(2.040.950)	(2.122.588)	(2.204.226)	(2.285.864)	(2.367.502)	(4.898.254)
Totale immobilizzazioni reversibili nette	(3.8)	3.918.598	3.836.960	3.755.322	3.673.684	3.592.046	3.510.408	3.428.770	3.347.132	3.265.494	3.183.856	3.102.218	3.020.580	2.938.942	2.857.304	2.775.666	2.694.028	2.612.390	2.530.752	0
Immobilizzazioni in beni non reversibili																				
Immobilizzazioni tecniche non reversibili	(3.9)																			
Fondo amm.to tecnico beni non reversibili	(3.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale immobilizz. non reversibili nette	(3.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni Immateriali nette	(3.12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	(3.13)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale circolante netto operativo	(3.14)	(7.477)	(7.575)	(7.684)	(7.804)	(7.921)	(8.035)	(8.146)	(8.259)	(8.372)	(8.487)	(8.038)	(8.113)	(8.187)	(8.260)	(8.331)	(8.397)	(8.377)	(8.318)	0
Deposito DSRA	(3.14 - bis)	62.839	62.155	61.939	60.850	59.108	57.475	56.192	54.981	53.582	52.002	50.352	48.321	46.511	44.333	41.179	13.444	0	0	0
Altri impieghi netti correnti	(3.15)	62.839	62.155	61.939	60.850	59.108	57.475	56.192	54.981	53.582	52.002	50.352	48.321	46.511	44.333	41.179	13.444	0	0	0
Totale Impieghi	(3.16)	3.973.960	3.891.540	3.809.577	3.726.730	3.643.233	3.559.848	3.476.816	3.393.854	3.310.704	3.227.371	3.144.532	3.060.788	2.977.266	2.893.377	2.808.514	2.699.075	2.604.013	2.522.434	0

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO DEI FINANZIAMENTI
EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Patrimonio netto																				
Capitale sociale	(4.1)	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180	2.583.180
Riserve	(4.2)	65.210	70.826	76.668	82.736	89.031	95.553	102.301	109.276	116.479	123.909	131.512	139.288	147.237	155.359	163.653	172.119	180.747	189.523	0
Utili (Perdite) anni precedenti	(4.2- bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utili (Perdite) di esercizio	(4.3)	107.808	112.322	116.832	121.358	125.893	130.432	134.969	139.509	144.050	148.598	152.061	155.522	158.982	162.436	165.884	169.314	172.552	175.525	175.990
(Utili distribuiti)	(4.3- bis)	(102.418)	(106.706)	(110.990)	(115.290)	(119.598)	(123.910)	(128.221)	(132.534)	(136.847)	(141.168)	(144.458)	(147.746)	(151.033)	(154.314)	(157.590)	(160.848)	(163.924)	(166.749)	(365.513)
(Utili) Perdite portati a nuovo/(Copertura Perdite)	(4.3- ter)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(Accantonamento) Utilizzo Riserve	(4.3- quater)	(5.390)	(5.616)	(5.842)	(6.068)	(6.295)	(6.522)	(6.748)	(6.975)	(7.203)	(7.430)	(7.603)	(7.776)	(7.949)	(8.122)	(8.294)	(8.466)	(8.628)	(8.776)	189.523
Totale patrimonio netto	(4.4)	2.648.390	2.654.006	2.659.848	2.665.916	2.672.211	2.678.733	2.685.481	2.692.456	2.699.659	2.707.089	2.714.692	2.722.468	2.730.417	2.738.539	2.746.833	2.755.299	2.763.927	2.772.703	0
Contributi in c/impianti	(4.5)																			
Fondo rinnovi	(4.6)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fondo TFR	(4.7)	10.877	11.472	12.067	12.662	13.257	13.852	14.447	15.042	15.637	16.232	16.827	17.422	18.017	18.612	19.207	19.802	20.397	20.992	0
Altri Fondi Rischi	(4.8)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debiti finanziari netti																				
Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	(4.10)																			
Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	(4.11)																			
Fondo Centrale Garanzia	(4.12)																			
ANAS	(4.13)																			
Prestiti da contrarre a medio lungo termine	(4.14)	1.344.762	1.258.127	1.170.244	1.080.122	989.466	899.586	810.285	720.868	631.187	541.616	452.524	364.069	277.045	191.044	106.847	26.490	0	0	0
Prefinanziamento Contraente Generale	(4.14-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo posizione finanziaria a breve	(4.15)	(30.069)	(32.065)	(32.582)	(31.970)	(31.701)	(32.323)	(33.397)	(34.512)	(35.779)	(37.566)	(39.511)	(43.171)	(48.213)	(54.818)	(64.373)	(102.516)	(180.311)	(271.261)	0
Totale debiti finanziari netti	(4.16)	1.314.693	1.226.062	1.137.662	1.048.152	957.765	867.263	776.888	686.356	595.408	504.050	413.013	320.898	228.832	136.226	42.474	(76.026)	(180.311)	(271.261)	0
Totale fonti	(4.17)	3.973.960	3.891.540	3.809.577	3.726.730	3.643.233	3.559.848	3.476.816	3.393.854	3.310.704	3.227.371	3.144.532	3.060.788	2.977.266	2.893.377	2.808.514	2.699.075	2.604.013	2.522.434	0

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO DEL FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO E DELLA RELATIVA COPERTURA

EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
FABBISOGNO NETTO																				
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(5.1)	15.450	141.516	533.317	773.556	972.696	1.002.869	784.919	586.543	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie (nette)	(5.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione del capitale circolante netto operativo e altri imp. correnti	(5.3)	(794)	(23.468)	(72.310)	(40.818)	(34.775)	3.921	39.535	186.319	(73.100)	3.581	7.096	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso debiti in scadenza	(5.4)	0	0	0	0	0	0	0	0	50.946	52.475	101.205	113.782	120.414	122.079	88.666	71.524	79.628	92.830	95.317
Utili Distribuiti	(5.4 -bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	26.619	54.740	60.688	66.895	73.252	78.745	82.716	86.529	90.322	94.188	98.103
Saldo altri fabbisogni	(5.5)	0	0	0	0	0	0	0	61.448	(11)	23.212	4.676	1.560	(986)	(18.287)	(9.773)	2.918	5.308	(168)	(3.970)
Totale fabbisogni	(5.6)	14.656	118.048	461.007	732.738	937.921	1.006.790	824.454	834.310	4.454	134.008	173.665	181.926	192.422	182.824	162.286	160.954	175.172	186.717	189.326
Contributi in c/impianti	(5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(5.8)	391	164	(561)	(1.225)	(1.263)	(1.195)	(1.195)	(1.195)	129.541	139.854	146.115	152.649	159.340	165.123	169.302	173.316	177.309	181.378	185.499
Valore di riscatto	(5.8-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale fabbisogno netto	(5.9)	14.265	117.884	461.568	733.963	939.184	1.007.985	825.649	835.505	(125.087)	(5.846)	27.550	29.277	33.082	17.701	(7.016)	(12.362)	(2.137)	5.339	3.827
COPERTURA																				
Apporti degli azionisti in c/capitale	(5.10)	0	91.963	345.587	656.921	842.191	477.919	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso capitale sociale	(5.10-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamenti a medio-lungo termine	(5.11)	0	0	0	0	0	434.051	750.718	1.239.018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prefinanziamento Contraente Generale	(5.6-bis)	0	12.813	51.792	75.816	95.730	94.820	73.737	(404.708)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	14.265	13.108	64.189	1.226	1.263	1.195	1.194	1.195	(125.087)	(5.846)	27.550	29.277	33.082	17.701	(7.016)	(12.362)	(2.137)	5.339	3.827
Totale copertura	(5.13)	14.265	117.884	461.568	733.963	939.184	1.007.985	825.649	835.505	(125.087)	(5.846)	27.550	29.277	33.082	17.701	(7.016)	(12.362)	(2.137)	5.339	3.827
Tasso di rendimento degli investimenti (progressivo)		3,48%																		

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA -PIANO FINANZIARIO
CONTO DEL FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO E DELLA RELATIVA COPERTURA

EURO '000 (se non diversamente specificato)

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
FABBISOGNO NETTO																				
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	(5.1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie (nette)	(5.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variazione del capitale circolante netto operativo e altri imp. correnti	(5.3)	(315)	(98)	(109)	(120)	(117)	(114)	(111)	(113)	(113)	(115)	449	(75)	(74)	(73)	(71)	(66)	20	59	8.318
Rimborso debiti in scadenza	(5.4)	90.159	86.635	87.883	90.122	90.656	89.880	89.301	89.417	89.681	89.571	89.092	88.455	87.024	86.001	84.197	80.357	26.490	0	0
Utili Distribuiti	(5.4 -bis)	102.418	106.706	110.990	115.290	119.598	123.910	128.221	132.534	136.847	141.168	144.458	147.746	151.033	154.314	157.590	160.848	163.924	166.749	365.513
Saldo altri fabbisogni	(5.5)	(3.088)	(684)	(216)	(1.089)	(1.742)	(1.633)	(1.283)	(1.211)	(1.399)	(1.580)	(1.650)	(2.031)	(1.810)	(2.178)	(3.154)	(27.735)	(13.444)	0	0
Totale fabbisogni	(5.6)	189.174	192.559	198.548	204.203	208.395	212.043	216.128	220.627	225.016	229.044	232.349	234.095	236.173	238.064	238.562	213.404	176.990	166.808	373.831
COPERTURA																				
Contributi in c/impianti	(5.7)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autofinanziamento	(5.8)	190.041	194.555	199.065	203.591	208.126	212.665	217.202	221.742	226.283	230.831	234.294	237.755	241.215	244.669	248.117	251.547	254.785	257.758	236.623
Valore di riscatto	(5.8-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.449.127
Totale fabbisogno netto	(5.9)	(867)	(1.996)	(517)	612	269	(622)	(1.074)	(1.115)	(1.267)	(1.787)	(1.945)	(3.660)	(5.042)	(6.605)	(9.555)	(38.143)	(77.795)	(90.950)	(2.311.919)
COPERTURA																				
Apporti degli azionisti in c/capitale	(5.10)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso capitale sociale	(5.10-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finanziamenti a medio-lungo termine	(5.11)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prefinanziamento Contraente Generale	(5.6-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(2.583.180)
Variazione posizione finanziaria a breve	(5.12)	(867)	(1.996)	(517)	612	269	(622)	(1.074)	(1.115)	(1.267)	(1.787)	(1.945)	(3.660)	(5.042)	(6.605)	(9.555)	(38.143)	(77.795)	(90.950)	271.261
Totale copertura	(5.13)	(867)	(1.996)	(517)	612	269	(622)	(1.074)	(1.115)	(1.267)	(1.787)	(1.945)	(3.660)	(5.042)	(6.605)	(9.555)	(38.143)	(77.795)	(90.950)	(2.311.919)
Tasso di rendimento degli investimenti (progressivo)		3,48%																		

Activity Name	2004		2005				2006				2007				2008				2009				2010				2011				2012				2013				2014				2015				2016				2017	
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2						
ACCORDO DI PROGRAMMA																																																				
STRETTO DI MESSINA																																																				
Realizzazione del Ponte sullo Stretto e dei collegamenti Sicilia e Calabria																																																				
31-Dec-11																																																				
RFI																																																				
Realizzazione della variante della linea tirrenica in corrispondenza di Cannitello																																																				
31-Dec-05																																																				
Collegamento ferroviario con la linea tirrenica esistente in corrispondenza di Villa S. Giovanni																																																				
31-Dec-11																																																				
Completamento principali fasi funzionali della linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria																																																				
31-Dec-15																																																				
Nuova stazione di Messina																																																				
31-Dec-11																																																				
ANAS																																																				
Delocalizzazione delle due aree di servizio di Villa S. Giovanni																																																				
31-Dec-05																																																				
Realizzazione del sovrappasso autostradale tra le due aree di servizio di Villa S. Giovanni																																																				
31-Dec-05																																																				
Realizzazione della variante in galleria dell'autostrada A3 (Galleria Piale)																																																				
28-Feb-07																																																				
Realizzazione opere in affiancamento degli svincoli autostradali lato Calabria																																																				
31-May-08																																																				
Realizzazione dell'adeguamento dell'autostrada A3 Sa-RC																																																				
31-Dec-11																																																				
REGIONE SICILIANA (COMUNE DI MESSINA)																																																				
Realizzazione del tratto di collegamento stradale Annunziata-Giostra																																																				
31-Dec-11																																																				
Realizzazione del collegamento tra il nuovo svincolo di Curcuraci e la strada panoramica																																																				
31-Dec-11																																																				

◆ ◆ Milestones

▬ Opere funzionali

▬ Opere propedeutiche

▬ Ponte

Tariffe Medie Prevalenti Servizi di Traghettaggio - 2003
Tratta Villa S. Giovanni - Messina, Valori in Euro, IVA Inclusa

	Tariffa Base di Sola Andata	Tariffa Minima per Singolo Transito*
Motociclette	5,0	5,0
Auto	16,0	9,5
Autobus	80,0	80,0
Autocarri	63,0	50,0

Le tariffe esposte in tabella saranno aggiornate - per il periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2004 ed il 30 giugno dell'anno precedente l'entrata in esercizio del collegamento viario- applicando il tasso di inflazione reale (in base alle variazioni dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati). Le tariffe così aggiornate saranno sottoposte ai seguenti arrotondamenti:

1. La tariffa fino a €20 (precedente l'aggiornamento tariffario) è arrotondata allo 0,1 più vicino al valore ottenuto applicando l'aggiornamento.
2. La tariffa oltre €20 (precedente l'aggiornamento tariffario) è arrotondata allo 0,5 più vicino al valore ottenuto applicando l'aggiornamento.

La tariffa base per ogni successivo aggiornamento è sempre quella derivante dall'arrotondamento precedente.

* Tariffa A/R entro 3 gg per le auto, Tariffa A/R entro 6gg per gli autocarri, Tariffa A/R per le altre classi
 Fonte: Analisi S.IN.TRA srl per Stretto di Messina S.p.A.