

## ACCORDO DI PROGRAMMA EX ARTICOLO 2, COMMA 7, D.L. N. 35/2023

TRA

- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con sede in Roma, Piazzale di Porta Pia n. 1, in persona del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Sen. Matteo Salvini (di seguito, anche, il “MIT”);
- Il Ministero dell’economia e delle finanze, con sede in Roma, Via Venti Settembre n. 97, in persona del Ministro dell’economia e delle finanze, On. Giancarlo Giorgetti (di seguito, anche, il “MEF”);
- la Regione Siciliana, con sede in Palermo, Palazzo Orleans, Piazza Indipendenza n. 21, in persona del Presidente della Regione Siciliana, On. Renato Schifani;
- la Regione Calabria, con sede in Catanzaro, Viale Europa, Cittadella Regionale, Località Germaneto, in persona del Presidente della Regione Calabria, On. le Roberto Occhiuto (di seguito, insieme alla Regione Calabria, anche le “Regioni”);
- ANAS s.p.a., con sede in Roma, Via Monzambano n. 10, in persona dell’Amministratore delegato, Dott. Claudio Andrea Gemme, (di seguito, anche, “ANAS”);
- R.F.I. s.p.a., con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, in persona dell’Amministratore delegato e Direttore generale, Ing. Aldo Isi (di seguito, anche, “R.F.I.”);
- Stretto di Messina s.p.a., con sede in Roma, Via Marsala n. 27, in persona dell’Amministratore delegato, Dott. Pietro Ciucci (di seguito, anche, “SdM” e, congiuntamente al MIT, MEF, ANAS, R.F.I. ed alle Regioni, di seguito le “Parti” e, ciascuna, la “Parte”);

### PREMESSO CHE

- SdM in forza della legge n. 1158 del 17 dicembre 1971 è concessionaria della realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, comprensivo dell’opera di attraversamento e delle relative opere a terra (di seguito, l’“Opera”);
- l’Opera è inserita nell’elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (c.d. “Legge Obiettivo”), posto che con Delibera CIPE n. 121 del 2001 è stata individuata tra le infrastrutture di “preminente interesse nazionale” ai sensi dell’articolo 1 della legge n. 443 del 2001;
- in data 27 novembre 2003 è stato sottoscritto, tra le Parti, un accordo di programma volto a disciplinare i reciproci impegni e ad assicurare il miglior coordinamento delle azioni necessarie alla realizzazione e gestione dell’Opera (di seguito, il “Primo Accordo di Programma 2003”);
- in particolare, il Primo Accordo di Programma 2003, da un lato, individuava gli interventi propedeutici e funzionali alla realizzazione dell’Opera di competenza di R.F.I. e di ANAS, dall’altro stabiliva l’impegno della Regione Siciliana e della Regione Calabria ad assecondare i programmi esecutivi di R.F.I. e di ANAS anche attraverso la risoluzione delle eventuali

interferenze. In particolare, la Regione Siciliana si è impegnata alla realizzazione del tratto di collegamento stradale Annunziata-Giostra, qualificato dalla Delibera CIPE n. 66 del 2003 come intervento funzionale all'inserimento dell'Opera, nonché del collegamento tra il nuovo svincolo di Curcuraci e la strada panoramica. Entrambi gli interventi sono di competenza del Comune di Messina;

- il Primo Accordo di Programma 2003 disponeva, inoltre, (i) l'entità e le modalità di versamento del canone che R.F.I. avrebbe dovuto corrispondere a SdM per l'esercizio degli impianti ferroviari per il primo anno di esercizio ed i criteri e le modalità da seguire per la determinazione del canone stesso per gli ulteriori anni; nonché (ii) l'obbligo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di riconoscere a SdM, a partire dal primo anno di esercizio del collegamento ferroviario, ovvero dalla data di eventuale anticipazione dell'esercizio rispetto al collaudo finale, un importo pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia versati dallo Stato ad R.F.I.;
- Il Primo Accordo di Programma 2003 prevedeva, altresì, che tale importo venisse aggiornato all'anno di entrata in esercizio del collegamento ferroviario e, successivamente, anno per anno, sulla base del tasso di inflazione;
- in data 30 dicembre 2003 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e SdM, ai sensi dell'articolo 7, della legge n. 1158 del 1971, l'atto di convenzione per la concessione della realizzazione dell'Opera secondo il progetto preliminare approvato con Deliberazione del CIPE n. 66 del 2003;
- la convenzione è stata modificata e integrata mediante due atti aggiuntivi stipulati, rispettivamente, in data 25 febbraio 2004 e 30 novembre 2009 (di seguito, la "Convenzione");
- con contratto sottoscritto in data 27 marzo 2006 (di seguito, anche, il "Contratto"), a seguito di gara indetta con bando pubblicato su G.U.R.I. n. 88 del 15 aprile 2004, ai sensi della legge n. 443 del 2001 e del decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, SdM ha affidato all'Associazione Temporanea di Imprese costituita da Impregilo s.p.a. (oggi Webuild Italia s.p.a.), Sacyr SA, Società Italiana per Condotte d'Acqua s.p.a., CMC di Ravenna, IHI Co. Ltd, Argo Costruzioni Infrastrutture s.c.p.a., nella qualità di contraente generale, la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione con qualsiasi mezzo, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera f), della legge n. 443 del 2001 e dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 190 del 2002, dell'Opera. Gli stessi, in data 5 maggio 2006, hanno costituito la società Eurolink s.c.p.a. (di seguito, anche, "Eurolink" o "Contraente Generale");
- durante il rapporto contrattuale, SdM e il Contraente Generale hanno sottoscritto un primo accordo in data 25 settembre 2009 (di seguito, l'"Accordo") e n. 4 atti aggiuntivi rispettivamente in date 10 settembre 2010, 27 maggio 2011, 21 giugno 2011 e 13 febbraio 2012 (di seguito, gli "Atti Aggiuntivi Progressivi");
- in data 29 luglio 2011, il Consiglio di amministrazione della SdM ha approvato il progetto definitivo dell'Opera redatto dal Contraente Generale, nell'ambito del quale erano state

inserite, su autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alcune varianti al progetto preliminare riguardanti la “Cittadella Universitaria”, lo spostamento della nuova stazione ferroviaria dalla località Maregrossa all’area di Gazzi con utilizzo della nuova infrastruttura ferroviaria anche come sistema metropolitano con servizio di fermata nelle località Papardo, Annunziata ed Europa;

- il progetto definitivo dell’Opera, così approvato, è stato quindi successivamente sottoposto alla procedura di approvazione di cui all’articolo 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006;
- l’articolo 34-decies del decreto-legge n. 179 del 18 ottobre 2012 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 221 del 17 dicembre 2012, ha disposto la caducazione della Convenzione affidata a SdM, nonché di tutti i rapporti contrattuali dalla medesima, a valle, stipulati;
- contestualmente, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 aprile 2013 è stata disposta la messa in liquidazione della società SdM;
- con le disposizioni di cui dell’articolo 1, commi da n. 487 a n. 493, della legge n. 197 del 29 dicembre 2022, (di seguito, la “Legge di bilancio 2023”), è stata disposta la ripresa delle attività di progettazione e realizzazione dell’Opera. In particolare, il comma 491 dell’articolo 1 della Legge di bilancio 2023 ha disposto la revoca dello stato di liquidazione di SdM;
- successivamente, è intervenuto il decreto-legge n. 35 del 31 marzo 2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 26 maggio 2023, recante «Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria» (di seguito, il “D.L. n. 35/2023”);
- ai sensi dell’articolo 2, comma 1, del D.L. n. 35/2023, dalla data di revoca dello stato di liquidazione di SdM, ha riacquisito efficacia la concessione affidata alla SdM;
- ai sensi dell’articolo 2, comma 7, del D.L. n. 35/2023, è stato disposto che “il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell’economia e delle finanze sono autorizzati a stipulare con la società concessionaria e con i soci di cui all’articolo 1, primo comma, della medesima legge n. 1158 del 1971, come modificato dall’articolo 1 del presente decreto, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell’attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell’opera.”;
- inoltre, ai sensi dell’articolo 2, comma 8, del D.L. n. 35/2023, “Per le finalità di cui al comma 7, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell’articolo 7 della citata legge n. 1158 del 1971. I predetti atti aggiuntivi, assentiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sentite la Regione siciliana e la regione Calabria, disciplinano, tra l’altro:
  - la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent’anni decorrenti dall’entrata in esercizio dell’opera e che

- eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione;
- il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera;
  - il nuovo piano economico-finanziario della concessione”, con i contenuti specificati nel medesimo comma;
- l'articolo 4 del D.L. n. 35/2023 ha stabilito, inoltre, che SdM e il Contraente Generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'Opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi di legge, manifestare la volontà che i contratti riprendano a produrre i propri effetti, subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo e della relazione del progettista di cui all'articolo 3 dello stesso D.L. n. 35/2023 e previa definizione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle rinunzie e condizioni, da parte del Contraente Generale e degli altri soggetti affidatari di servizi e delle parti del contenzioso, espressamente indicate alle lettere a), b), b-bis), b-ter) e b-quater) dell'articolo 4, comma 3;
- SdM, a seguito dell'approvazione da parte del proprio Consiglio di Amministrazione il 15 febbraio 2024, previo parere del Comitato Scientifico, della relazione predisposta dal Contraente Generale di cui all'articolo 3, comma 2, del D.L. n. 35/2023 e dell'ulteriore documentazione di cui all'articolo 3, comma 4, ha attivato l'iter procedimentale definito dall'articolo 3 del D.L. n. 35/2023;
- il decreto-legge n. 89 del 29 giugno 2024 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 dell'8 agosto 2024, all'articolo 2, ha introdotto talune modifiche agli articoli 2 e 3 del D.L. n. 35/2023, tra l'altro:
- precisando le modalità di determinazione del limite massimo del costo dell'Opera e le modalità di calcolo dell'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale;
  - prevedendo l'asseverazione dell'importo contrattuale aggiornato secondo i criteri dell'articolo 2, commi 8-bis, 8-ter, 8-quater e 8-quinquies, del D.L. n. 35/2023;
  - introducendo la possibilità che l'approvazione del progetto esecutivo possa intervenire anche per fasi costruttive;
  - prevedendo che SdM possa avvalersi del personale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in regime di distacco ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 276 del 10 settembre 2023, anche per l'attività di direzione lavori dell'Opera fino ad un contingente massimo di 150 unità di personale;
- in data 23 dicembre 2024 è stata completata la Conferenza dei Servizi di cui all'articolo 3, comma 4, del D.L. n. 35/2023;
- si è svolta la procedura VIA di cui al medesimo articolo 3, comma 4, del D.L. n. 35/2023, le cui risultanze sono state rese note in data 13 dicembre 2024;
- in data 16 luglio 2025 è stato sottoscritto un nuovo accordo di programma ai sensi dell'art. 2 comma 7 del D.L. n. 35/2023, allegato al III Atto Aggiuntivo alla convenzione di concessione, approvato con Decreto Interministeriale del 1° agosto 2025;

- la Corte dei conti, sez. centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, con deliberazione n. 20/2025, ha ricusato il visto di legittimità al Decreto Interministeriale di cui al punto precedente;
- l’articolo 1, comma 1, del decreto-legge 11 marzo 2026, n. 32 (“D.L. n. 32/2026”) ha previsto che *“Al fine di conformarsi alle deliberazioni della Corte dei conti - Sezione centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato sulla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), adottata ai sensi dell’articolo 3, commi 7 e 8, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, e sul decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato ai sensi dell’articolo 2, comma 8, del medesimo decreto-legge n. 35 del 2023”*, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, tra l’altro, *“a sottoporre al controllo di legittimità della competente Sezione della Corte dei conti l’accordo di programma stipulato ai sensi dell’articolo 2, comma 7, del decreto-legge n. 35 del 2023”*;
- l’articolo 1, comma 4, del D.L. n. 32/2026, prevede che, all’esito dell’acquisto di efficacia del richiamato accordo di programma e della delibera adottata dal CIPESS ai sensi del comma 2 dello stesso decreto-legge, *“il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria un atto aggiuntivo alla convenzione stipulata ai sensi dell’articolo 7 della legge 17 dicembre 1971 n. 1158 recante, sotto forma di allegato, il piano economico-finanziario”* e che *“il decreto di assenso al predetto atto aggiuntivo, adottato ai sensi dell’articolo 2, comma 8 del decreto-legge n. 35 del 2023, è trasmesso, unitamente all’accordo di programma di cui al comma 1, lettera a), del presente articolo, alla competente Sezione della Corte dei conti per il controllo preventivo di legittimità”*;
- l’articolo 1, comma 5 dello stesso D.L. n. 32/2026 prevede che: (i) *“L’Amministratore delegato pro tempore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) è nominato Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali ferroviari complementari al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, individuati e attribuiti alla società RFI nell’accordo di programma stipulato ai sensi dell’articolo 2, comma 7, del decreto-legge n. 35 del 2023”* come riportati all’allegato 1 dello stesso D.L. n. 32/2026 e quindi
  - Regione Calabria: realizzazione del collegamento con l’intervento di competenza della Società Stretto di Messina S.p.A. relativo alla linea tradizionale Battipaglia–Reggio Calabria, costituito dai rami di connessione alla linea ferroviaria verso Villa San Giovanni e verso Reggio Calabria, in corrispondenza del Bivio Bolano;
  - Regione Siciliana: realizzazione dei rami di collegamento ferroviario tra l’imbocco sud della galleria Santa Cecilia e la linea Messina–Catania;
  - Regione Siciliana: realizzazione della nuova stazione di Messina Gazzi;
- l’articolo 5 dello stesso D.L. n. 32/2026 prevede che l’amministratore delegato pro tempore di RFI subentra con i medesimi compiti, funzioni e poteri ai commissari straordinari già nominati per la realizzazione, tra gli altri, dei seguenti interventi indicati nell’allegato 3 al medesimo D.L. n. 32/2026:

- AV Salerno – Reggio Calabria - lotto 1c (Buonabitacolo-Praia);
  - AV Salerno – Reggio Calabria - lotto 6 di completamento;
- l’articolo 3 ter (*Disposizioni urgenti per il completamento degli interventi infrastrutturali relativi all’autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria*) del decreto legge n. 73 del 21 maggio 2025, convertito con modificazioni nella legge n. 105 del 18 luglio 2025, prevede che “*al fine di procedere celermente al completamento dei lotti già finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell’autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria*” l’amministratore delegato *pro tempore* di ANAS S.p.A. è nominato Commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all’articolo 4, commi 2 e 3 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;
- le Parti prendono atto che, in base all’attuale Cronoprogramma dell’Opera è previsto che i lavori di costruzione dell’Opera stessa si concludano nel 2033 e che l’entrata in esercizio delle tratte stradali e ferroviarie avvenga a decorrere dal 2034;
- le Parti danno atto che nelle more ed in esecuzione del Primo Accordo di Programma 2003 sono stati realizzati i seguenti interventi:
1. a cura di ANAS S.p.A.: è stata delocalizzata l’area di servizio di Villa S. Giovanni Est ed è stata realizzata la variante in galleria al tracciato storico dell’A2 in corrispondenza di Forte Piale (Galleria Piale);
  2. a cura di R.F.I. S.p.A.: è stato parzialmente riqualificato il lungomare di Cannitello, intervento previsto successivamente con Delibera CIPE n. 6/2012;
  3. a cura di Stretto di Messina S.p.A.: è stata realizzata, a seguito della Delibera CIPE n. 77/2009, la variante ferroviaria di Cannitello, ad esclusione degli interventi riguardanti il mascheramento della galleria e la riqualificazione del lungomare;
- le Parti intendono procedere alla sottoscrizione di un nuovo accordo di programma (di seguito, l’**“Accordo di Programma”**);

### **Tutto ciò premesso**

si conviene e si stipula quanto segue:

### **Art. 1 - Premesse ed allegato**

**1.1** Le premesse e l’allegato fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma.

### **Art. 2 - Finalità e obiettivo dell’Accordo**

**2.1** Così come previsto dall’articolo 2, comma 7, del D.L. n. 35/2023, l’Accordo di Programma ha ad oggetto la definizione dei rispettivi impegni programmatici delle Parti di natura amministrativa e

finanziaria connessi al riavvio dell'attività di SdM e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'Opera.

In particolare, il presente Accordo di Programma disciplina:

- 1) la definizione dei predetti impegni dei soggetti coinvolti nella realizzazione e gestione dell'Opera;
- 2) la determinazione degli interventi di competenza di R.F.I. e di ANAS e delle relative modalità realizzative per il miglior coordinamento e sincronizzazione dei lavori di costruzione dell'Opera, anche tenuto conto degli interventi *medio tempore* realizzati ai sensi del Primo Accordo di Programma 2003;
- 3) l'acquisizione di ogni necessaria intesa con la Regione Siciliana e la Regione Calabria.

**2.2** In relazione a quanto sopra, le Parti danno atto che la realizzazione dell'Opera e delle relative fasi richiede l'azione integrata e coordinata, nell'ambito delle rispettive competenze, di ciascuna di esse e, pertanto, si impegnano a porre in essere quanto previsto nel presente Accordo di Programma.

**2.3** Le Parti si impegnano, nello svolgimento delle attività di propria competenza, a:

- rispettare i termini indicati nel presente Accordo di Programma;
- utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento
- attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie destinate alla realizzazione delle diverse attività e tipologie di interventi previsti nel presente Accordo di Programma.

**2.4** Le Parti dichiarano inoltre sin da ora la propria disponibilità a ricercare e ad adottare in buona fede, ove possibile, tutte le misure, anche non previste dal presente Accordo di Programma, che si rendessero comunque necessarie ai fini della realizzazione dell'Opera.

**2.5** Il presente Accordo di Programma sostituisce il Primo Accordo di Programma 2003, salve ed impregiudicate le prestazioni *medio tempore* rese, e l'accordo di programma sottoscritto in data 16 luglio 2025.

**2.6** In considerazione del ruolo specifico che assume nel contesto della nuova governance economica europea il livello degli investimenti pubblici, tenuto conto della rilevanza finanziaria dell'Opera, a cura di SdM, detta Società, nonché R.F.I. e ANAS per gli interventi di rispettiva competenza, di cui agli articoli 4 e 5, si impegnano a fornire tempestivamente al Ministero dell'economia e delle finanze le informazioni di carattere finanziario allo scopo richieste.

### **Art. 3 - Adempimenti funzionali all'Opera**

**3.1** ANAS e R.F.I. danno atto che l'adempimento degli obblighi assunti con il presente Accordo di Programma, con i presupposti, nei limiti e alle condizioni indicate negli articoli 4, 5 e 6, riguardano interventi funzionali all'Opera.

#### **Art. 4 - Interventi a cura di ANAS S.p.A.**

**4.1** ANAS dà atto che il progetto definitivo dell'Opera predisposto dal Contraente Generale nel 2011 ed integrato dalla relazione del progettista di cui all'articolo 3, comma 2, del D.L. n. 35/2023 prevede l'utilizzazione del sedime della complanare di svincolo per Villa San Giovanni, in uscita dalla sede sud della Autostrada del Mediterraneo A2 (sino al varco di interscambio con l'asse principale), 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 conviene quanto segue:

- per l'area di servizio di Villa San Giovanni Ovest, attualmente ubicata in corrispondenza di Forte Piaie sulla complanare di svincolo per Villa San Giovanni in uscita dalla sede sud dell'Autostrada del Mediterraneo A2, ANAS si impegna a cessarne l'utilizzo di tutte le attività in essere e a provvedere alla consegna del sito a SdM entro il 31.12.2026 e comunque previa efficacia del decreto interministeriale di assenso al III° Atto Aggiuntivo alla convenzione di concessione di cui all'art. 2, comma 8, del D.L. n. 35/2023, fermo restando il completamento della verifica ambientale ed eventuali operazioni di bonifica del sito a cura della società concessionaria; in difetto, o nel manifestarsi di inerzia da parte del concessionario, SdM potrà subentrare per lo svolgimento delle suddette attività con possibilità di rivalsa.

La demolizione degli edifici e dei manufatti, delle opere soprasuolo e sottosuolo saranno effettuate a cura e spese di SdM.

Sarà in carico ad ANAS la valutazione della eventuale ricollocazione dell'area di servizio di Villa San Giovanni Ovest, in area non interferente con le opere e funzionale all'infrastruttura autostradale, con oneri di progettazione e realizzazione a carico di SdM;

- per l'Area di servizio di Villa San Giovanni Est già dismessa (ubicata di fronte all'attuale Area di Servizio di Villa San Giovanni Ovest) ANAS si impegna a provvedere alla relativa consegna del sito a SdM entro il 31.12.2026 e comunque previa efficacia del decreto interministeriale di assenso al III° Atto Aggiuntivo alla convenzione di concessione di cui all'art. 2, comma 8, del D.L. n. 35/2023, fermo restando il completamento della verifica ambientale ed eventuali operazioni di bonifica del sito a cura della società concessionaria ENI; in difetto, o nel manifestarsi di inerzia da parte del concessionario, SdM potrà subentrare per lo svolgimento delle suddette attività con possibilità di rivalsa. La demolizione degli edifici e dei manufatti, delle opere soprasuolo e sottosuolo saranno effettuate a cura e spese di SdM;
- per l'attuale Area di servizio di Villa San Giovanni Est, già delocalizzata sul nuovo tracciato autostradale e che allo stato risulta interferente con la prevista area funzionale al collegamento stabile per il controllo e lo stoccaggio dei mezzi in direzione nord dell'A2, SdM svilupperà nel progetto esecutivo e attuerà, con ogni onere a proprio carico, idonee soluzioni progettuali finalizzate al mantenimento in esercizio dell'Area di Servizio;
- ANAS si impegna a consentire l'eventuale attraversamento autostradale con le modalità più opportune ad eventuali nastri trasportatori aerei o sottopassi previa approvazione dell'ANAS stessa dei progetti che saranno predisposti;

- per l’attuale asta di raccordo autostradale per gli imbarchi di Villa San Giovanni, ANAS si impegna ad offrire ogni utile collaborazione per concertare la fasizzazione delle lavorazioni afferenti al progetto del Ponte e interferenti con la sopraindicata asta di raccordo.

**4.2** I costi degli interventi di SdM previsti al comma 4.1 relativi alle aree di servizio di Villa San Giovanni Ovest e di Villa San Giovanni Est saranno ricompresi nel costo complessivo dell’Opera a carico di SdM, che ne darà evidenza, ai fini della copertura finanziaria, nell’ambito del progetto definitivo sottoposto al CIPESS.

**4.3** Alla data di stipula del presente Accordo di Programma le tratte ancora da adeguare con relativi interventi riportati nel contratto di programma tra il MIT e l’ANAS funzionali all’opera oggetto di Accordo di Programma risultano:

- Uc 48bis: A2 Autostrada del Mediterraneo - Interventi di miglioramento funzionale dal km 187+100 (ex 185+000) al km 210+000 (ex 206+500) – completamento;
- Uc 21bis: A2 Autostrada del Mediterraneo - Interventi di miglioramento funzionale dal km 338+800 (ex 337+800) al km 350+400 (ex 348+600) (Pizzo C. - S. Onofrio) – completamento;
- Uc 171: A2 “Autostrada del Mediterraneo” - Interventi di miglioramento funzionale dal Km 261+300 (ex 258+800) (svincolo di Cosenza incluso) al Km 279+850 (ex 279+500) (viadotto Corsopato incluso) escluso svincolo di Rogliano (km 275+100 ex 273+800);
- Uc 172: A2 “Autostrada del Mediterraneo” - Interventi di miglioramento funzionale dal Km 279+850 (ex km 279+500 (viadotto Corsopato escluso) al Km 287+800 (ex 286+000) (svincolo di Altilia), compresi i viadotti Stupino e Ruiz.
- Uc 157: A2 “Autostrada del Mediterraneo” – Variante Tribito (bypass galleria prossima a San Mango) dal km 292+000 al km 293+000. Tali interventi sono inseriti nelle sezioni programmatiche del Contratto di Programma 2021-2025 (sezioni “Oltre piano” e “Area inseribilità” e “Studi e Progettazioni”).

**4.4** ANAS si impegna ad eseguire gli interventi indicati al comma 4.3 subordinatamente allo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie per la progettazione e per la realizzazione degli stessi, nonché all’ottenimento delle autorizzazioni amministrative indispensabili per l’esecuzione dei lavori.

**4.5** ANAS si impegna a comunicare al MIT, in occasione di ciascun aggiornamento del Contratto di Programma, le necessità finanziarie e le tempistiche approvative occorrenti per il rispetto degli impegni di cui ai commi precedenti. Dell’intervenuta disponibilità finanziaria ANAS darà comunicazione a SdM, unitamente alla data di inizio lavori riguardante ciascun intervento. Resta inteso che ANAS, per ciascun intervento, non potrà essere ritenuta responsabile per la mancata o ritardata realizzazione degli interventi ovvero di parte di essi, ove non risultino integrate tutte le condizioni indicate al precedente punto 4.4.

**4.6** ANAS, con la sottoscrizione del presente Accordo di Programma, assume l’impegno di procedere alla realizzazione degli interventi di cui ai commi precedenti alle condizioni sopra indicate, fatto salvo ogni evento non direttamente imputabile ad ANAS, inclusa l’eventuale adozione di provvedimenti

giurisdizionali o amministrativi, che determinino un ritardo nell'attuazione dei lavori ovvero ne impediscano l'avvio o il completamento.

## **Art. 5 - Interventi a cura di R.F.I.**

**5.1** Il MIT, R.F.I. e SdM danno atto che:

- a seguito della Delibera CIPE n. 77 del 2009, la realizzazione della "Variante di Cannitello" è stata affidata esclusivamente a SdM come soggetto aggiudicatore, in conformità alla convenzione sottoscritta il 18 dicembre 2009 tra SdM e R.F.I.;
- con la Delibera CIPE n. 121 del 2009, sono stati stanziati 7 milioni di euro per interventi relativi al mascheramento della galleria artificiale e per la riqualificazione del lungomare della "Variante di Cannitello";
- con la Delibera CIPE n. 28 del 2014, R.F.I. è stata individuata, in sostituzione di SdM, quale soggetto aggiudicatore dell'intervento "Variante di Cannitello";
- il richiamato stanziamento di 7 milioni di euro, previsto originariamente dalla Delibera CIPE n. 121 del 2009 e riconfermato dalla Delibera CIPE n. 6 del 2012 a valere sulle risorse di cui all'art.33, della legge n. 183 del 12 novembre 2011 sarà riassegnato al MIT per la successiva erogazione a SdM, al netto delle spese già sostenute da R.F.I. per la realizzazione dell'intervento;

**5.2** In relazione all'intervento di cui al comma 5.1 R.F.I. e SdM prendono atto che il MIT proporrà al CIPESS che il suddetto importo e le seguenti attività vengano attribuite a SdM che si impegna a eseguire le stesse nell'ambito di quelle relative alla realizzazione dell'Opera:

1. mascheramento della galleria artificiale;
2. completamento della riqualificazione del lungomare di Villa San Giovanni, secondo il progetto a suo tempo approvato.

I costi dei suddetti interventi, per la quota eccedente il richiamato importo di 7 milioni di euro, al netto delle spese già sostenute da R.F.I. per la realizzazione dell'intervento, sono ricompresi nel costo complessivo dell'Opera a carico di SdM che ne darà evidenza, ai fini della copertura finanziaria, nell'ambito del progetto definitivo sottoposto al CIPESS.

**5.3** R.F.I. assume l'impegno di procedere, subordinatamente allo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie agli interventi in questione e alle approvazioni amministrative, a:

- realizzare il collegamento con l'intervento di competenza di SdM relativo alla linea tradizionale Battipaglia-Reggio Calabria, costituito dai rami di connessione alla linea ferroviaria verso Villa San Giovanni e verso Reggio Calabria, in corrispondenza del Bivio Bolano entro il 2033, al fine di assicurarne l'effettiva entrata in esercizio contestualmente all'Opera;
- realizzare i rami di collegamento ferroviario tra l'imbocco SUD della Galleria Santa Cecilia e la linea Messina - Catania entro il 2033, a condizione che tale intervento venga compatibilizzato da SdM con le attività di cantiere dell'Opera da definire nel corso della Progettazione Esecutiva. A tal fine sarà sottoscritta una convenzione (tra R.F.I. e SdM) che definirà nell'ambito dei lavori R.F.I. quelli ricadenti nell'area di cantiere dell'Opera che saranno eseguiti da parte di SdM.

La realizzazione dei predetti interventi dovrà rispettare l'articolazione temporale del programma lavori dell'Opera, salvi i casi di impossibilità per causa non imputabile a R.F.I..

**5.4** Inoltre, al fine di garantire una capacità adeguata ai livelli di traffico posti a base del progetto definitivo approvato dal CIPESS, R.F.I. assume l'impegno di procedere, subordinatamente allo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie agli interventi in questione e alle approvazioni amministrative, a:

- realizzare la nuova Stazione di Messina Gazzi; le Parti prendono atto che la configurazione, la collocazione della stazione di Gazzi e quindi la sua realizzazione è subordinata alla preventiva condivisione con gli Enti locali del riassetto per la rifunzionalizzazione di Messina Centrale da prevedersi successivamente all'attivazione dell'Opera;
- effettuare il completamento del lotto 1c (tratta Buonabitacolo-Praia) della costruenda linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria;
- effettuare il completamento del lotto 6 (tratta Gioia T. - Reggio C.) della costruenda linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria.

**5.5** Ai fini di cui sopra SdM si impegna a realizzare, nell'ambito della realizzazione dell'Opera nel suo complesso, le opere per l'utilizzo della nuova infrastruttura ferroviaria anche come sistema metropolitano, con servizio di fermata nelle località di Papardo, Annunziata ed Europa, previa approvazione del CIPESS.

**5.6** R.F.I., con la sottoscrizione del presente Accordo di Programma, assume l'impegno di procedere alla realizzazione degli interventi di cui ai precedenti commi, subordinatamente allo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie agli interventi in questione e alle approvazioni amministrative e, ove ritenuto necessario da parte dei competenti soggetti istituzionali, all'adozione di eventuali misure di semplificazione procedimentale da parte dei competenti soggetti. A tal fine R.F.I. si impegna a comunicare al MIT, in occasione di ciascun aggiornamento dei Contratti di Programma, le necessità finanziarie occorrenti e le tempistiche approvative necessarie per il rispetto degli impegni di cui ai commi precedenti. Resta inteso che R.F.I., per ciascun intervento, non potrà essere ritenuta responsabile per la mancata o ritardata realizzazione degli interventi ovvero di parte di essi in assenza dei finanziamenti entro i tempi comunicati o di ottenimento delle autorizzazioni amministrative necessarie per l'esecuzione dei lavori o per causa non direttamente imputabile ad R.F.I..

**5.7** R.F.I. e SdM, anche tenuto conto dell'interferenza dei rispettivi cantieri, definiranno congiuntamente le modalità attuative degli interventi di rispettiva competenza al fine di assicurare l'ottimizzazione logistica, progettuale e realizzativa degli stessi.

**5.8** Resta inteso che le condizioni e le modalità di gestione delle parti ferroviarie dell'Opera saranno definite nel contratto di programma tra il MIT ed R.F.I. ovvero in un accordo separato tra SdM e R.F.I..

## **Art. 6 – Quota di canone oggetto di trasferimento per l'esercizio del collegamento Ferroviario.**

**6.1** In conformità a quanto previsto dagli articoli 3 e 7 della legge n. 1158 del 1971 e dell'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 3), del D.L. n. 35/2023, R.F.I., nella qualità di gestore del collegamento

ferroviario dell'Opera assume l'obbligo di trasferire a SdM una quota di canone annuale, determinata come previsto al comma 6.2 del presente articolo, effettuando la manutenzione ordinaria e straordinaria della sovrastruttura ferroviaria dell'Opera (armamento, segnalamento e trazione elettrica, esclusa la manutenzione delle opere civili del ponte) e tutte le attività relative all'esercizio ferroviario e sostenendone i relativi oneri secondo quanto previsto dalla convenzione di cui al comma 6.4 e nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente. Le attività manutentive verranno svolte secondo appositi piani opportunamente concordati con SdM che tengano conto dei problemi di interferenza tra le rispettive attività manutentive e di soggezione del traffico viario e ferroviario.

**6.2** Ai sensi dell'articolo 2, comma 8, lettera c), n. 3), del D.L. n. 35/2023, la quota di canone oggetto di trasferimento di cui al comma 1 è determinata annualmente come differenza tra:

- a. il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati da SdM riscosso da R.F.I. e
- b. i relativi costi operativi sostenuti dalla società R.F.I.

**6.3** Agli effetti di quanto sopra previsto, R.F.I. si impegna a trasmettere a SdM, con cadenza annuale, la documentazione contabile dalla quale risulti la determinazione di cui al comma 6.2 riferita all'anno precedente, secondo quanto specificato nella convenzione di cui al comma 6.4.

**6.4** Fermo restando che i suddetti obblighi e le relative modalità di adempimento saranno formalizzati in apposita convenzione da stipularsi tra R.F.I. e SdM, resta fin da ora inteso che l'obbligo di avvio dell'esercizio ferroviario ed i connessi obblighi di corresponsione del canone, di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di gestione e rilevazione della circolazione ferroviaria decorreranno inderogabilmente dal primo giorno del mese successivo all'avvio dell'esercizio del collegamento ferroviario.

**6.5** Alla data del presente Accordo di Programma ed ai fini della predisposizione del Piano economico-finanziario di cui all'articolo 2 del D.L. n. 35/2023, R.F.I. rappresenta che – tenendo conto delle stime di traffico fornite da SdM, del vigente canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti per il corrente periodo regolatorio e della stima dei correlati costi operativi - la quota di canone stimata oggetto di trasferimento a SdM, di cui al comma 6.1, risulta sostanzialmente pari a zero, come dettagliato nell'**Allegato 1**, fermo restando che l'effettivo trasferimento della quota di canone avverrà nei termini ed alle condizioni di cui al presente articolo.

## **Art. 7 - Continuità territoriale**

**7.1** A decorrere dall'avvio dell'esercizio ferroviario coincidente con la cessazione del servizio di traghettamento ferroviario per la Sicilia da parte di R.F.I., non sono più dovute le somme riconosciute ad R.F.I. per gli oneri di collegamento ferroviario tra la penisola e la Sicilia e, attraverso apposita disposizione normativa, potranno essere individuate risorse fino all'importo ora riconosciuto per la predetta continuità territoriale da destinare alla SdM, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente già destinate alla manutenzione ordinaria della rete ferroviaria italiana eccedenti i relativi fabbisogni annuali.

## **Art. 8 - Impegni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze**

**8.1** I Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze prendono atto degli impegni assunti dalle altre Parti con il presente Accordo di Programma ed a loro volta si impegnano, nei limiti del quadro normativo vigente e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, ad attuare tutte le iniziative necessarie ed opportune per consentire l'esecuzione dell'Opera nonché a porre in essere le iniziative e gli adempimenti necessari ad assicurare il finanziamento delle opere dell'Accordo di Programma.

In tale contesto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze si impegnano tra l'altro a:

- porre in essere gli adempimenti necessari e conseguenti per far sì che vengano assunte dal CIPRESS le determinazioni relative alla Variante di Cannitello di cui all'articolo 5;
- recepire nei contratti di programma con R.F.I. e ANAS le opere che, ai sensi del presente Accordo di Programma, le due società si sono impegnate a realizzare ed a considerare le stesse tra quelle prioritarie ai fini della assegnazione dei finanziamenti, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le tempistiche di realizzazione dell'Opera;
- ricomprendere nell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale la sovrastruttura ferroviaria dell'Opera.

**8.2** Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, inoltre, si impegna a porre in essere ogni iniziativa atta a consentire la tempestiva realizzazione del tratto di collegamento stradale Annunziata-Giostra, comprensivo della realizzazione della seconda galleria, della messa a norma della prima galleria e del collegamento tra il nuovo svincolo di Curcuraci e la strada panoramica entro il 2032, come interventi funzionali all'inserimento dell'Opera nella rete dei Trasporti nazionali. Il Ministero, a tal fine, provvederà ad individuare il soggetto attuatore dei suddetti interventi.

## **Art. 9 – Impegni delle Regioni**

**9.1** La Regione Siciliana e la Regione Calabria prendono atto degli impegni assunti in base al presente Accordo di Programma da ANAS ed R.F.I. al fine di assicurare la funzionalità dell'Opera ed il conseguente inserimento nella rete dei trasporti nazionali e si impegnano ad agevolare i relativi programmi esecutivi anche attraverso la risoluzione delle relative interferenze, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5 d.lgs. n.190/2002, attivando ove necessario ogni strumento sollecitatorio e di indirizzo nei riguardi delle amministrazioni locali interessate al fine di assicurare, nell'ambito degli strumenti giuridici disponibili, la realizzazione delle opere nel rispetto delle tempistiche di cui agli articoli 4 e 5 del presente Accordo di Programma.

In particolare, la Regione Siciliana si impegna ad attuare ogni iniziativa volta a favorire la tempestiva realizzazione degli interventi di cui all'articolo 8.2.

**9.2** Ai sensi dell'articolo 4, comma 7-ter, del D.L. n. 35/2023, entro sessanta giorni dall'approvazione del progetto definitivo di cui all'articolo 3, comma 7, del medesimo decreto legge, la Regione Siciliana e la Regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso

finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell'area dello Stretto di Messina.

**9.3** La Regione Siciliana e la Regione Calabria si impegnano a stipulare, a partire dal primo anno di esercizio dell'Opera, un contratto di servizio con le società di trasporto ferroviario per l'istituzione di servizi ferroviari interregionali tra le due Regioni.

**9.4** La Regione Siciliana e la Regione Calabria provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui ai commi 9.2 e 9.3 nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

### **Art. 10 –Efficacia, durata e aggiornamento dell'Accordo**

**10.1** Il presente Accordo di Programma, che raccoglie il consenso unanime delle Parti in ordine alle materie trattate, sarà sottoposto a registrazione della Corte dei Conti ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. a) del D.L. n. 32/2026.

L'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del D.L. n. 32/2026, verrà anche trasmesso unitamente al decreto di assenso al III° atto aggiuntivo alla convenzione di concessione di cui all'art. 2, comma 8, del D.L. n. 35/2023, alla competente Sezione della Corte dei conti.

**10.2** La durata dell'Accordo di Programma è fissata per tutta la durata della Concessione stabilita ai sensi dell'articolo 2, comma 8, del D.L. n. 35/2023.

**10.3** Il presente Accordo di Programma è soggetto ad aggiornamenti periodici su iniziativa delle Parti anche al fine di recepire le variazioni intervenute in relazione al finanziamento delle opere di cui agli articoli 4 e 5.

**10.4** Il presente accordo è risolutivamente condizionato alla mancata adozione ovvero registrazione degli atti di cui all'articolo 1 del D.L. n. 32/2026.

### **Art. 11 – Vigilanza e verifiche**

**11.1** Al fine di garantire l'esecuzione del presente accordo è istituito il collegio di vigilanza (di seguito, "**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 Siciliana;
- un membro su designazione della Regione Calabria;
- un membro su designazione di ANAS;
- un membro su designazione di R.F.I.;
- un membro su designazione di SdM.

L'onere economico per il funzionamento del Collegio di Vigilanza sarà a carico di SdM. Ai componenti del Collegio, compresi gli esperti di cui al comma 11.2, lettera d), non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

**11.2** Al Collegio di Vigilanza sono attribuite le seguenti competenze:

- a) vigilare sulla piena, sollecita e corretta attuazione dell'Accordo di Programma nel rispetto dei principi dello stesso e del cronoprogramma delle opere propedeutiche e funzionali;
- b) individuare gli ostacoli di fatto e di diritto che si frapponessero all'attuazione dell'Accordo di Programma proponendo le soluzioni idonee alla loro rimozione;
- c) provvedere ove necessario alla convocazione dei vertici dei sottoscrittori;
- d) promuovere la composizione bonaria di tutte le controversie che dovessero insorgere tra le Parti in ordine all'interpretazione ed attuazione del presente Accordo di Programma. Per tale funzione il Collegio di Vigilanza sarà integrato da due esperti nominati di comune accordo entro 15 giorni dalla formulazione della richiesta di intervento del Collegio di Vigilanza dalle Parti tra cui è insorta la controversia o, in difetto di accordo, dal Presidente del Consiglio dei ministri;
- e) disporre in caso di inadempimento in via esclusiva ed in deroga al regime ordinario su richiesta delle parti su cui graveranno gli effetti del mancato o inesatto adempimento, e previa diffida da notificare al soggetto obbligato cui sarà assegnato un congruo termine per provvedere, gli interventi sostitutivi;
- f) attivare le procedure di cui all'art. 11.3.

**11.3** Il Collegio di Vigilanza, qualora riscontri che i sottoscrittori del presente accordo non adempiano per fatto proprio e nei tempi previsti agli obblighi assunti con il presente Accordo di Programma, provvede a:

- contestare l'inadempienza mediante raccomandata o PEC con formale diffida ad adempiere entro un termine congruo;
- disporre, decorso infruttuosamente il predetto termine, gli interventi necessari anche di carattere sostitutivo.

Resta ferma la responsabilità del soggetto inadempiente per i danni arrecati con il proprio comportamento anche nei confronti di ogni partecipante all'Accordo di Programma.

**11.4** Il Collegio di Vigilanza all'atto del suo insediamento, che avverrà su iniziativa del Presidente entro 30 giorni dall'efficacia del presente Accordo di Programma, definisce l'organizzazione, le modalità, i tempi ed i mezzi necessari per il relativo funzionamento.

**11.5** Il Collegio di Vigilanza dovrà riunirsi almeno con cadenza mensile ovvero quando il Presidente ne ravvisi la necessità. Le riunioni saranno tenute presso la sede di SdM ovvero in videoconferenza. La convocazione avviene mediante avviso con l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo della riunione e l'elenco dei temi da trattare, da trasmettere con raccomandata o PEC in modo da garantire la prova dell'avvenuto ricevimento almeno 5 giorni prima della riunione, SdM assicurerà la segreteria tecnica ed amministrativa del Collegio di Vigilanza.

## Art. 12 - Comunicazioni

**12.1** Le comunicazioni inerenti il presente Accordo di Programma saranno validamente effettuate se indirizzate come segue:

**Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto  
dip.infrarete@pec.mit.gov.it;

**Ministero dell'economia e delle finanze**, Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato  
rgs.ragioniereregionale.coordinamento@pec.mef.gov.it;

**Regione Siciliana**, presidente@certmail.regione.sicilia.it;

**Regione Calabria**, presidente@pec.regione.calabria.it ;

**ANAS**, Amministratore delegato anas@postacert.stradeanas.it;

**R.F.I.**, Amministratore delegato, reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it;

**Stretto di Messina S.p.A.**, Amministratore delegato, info@pec.strettodimessina.it.

## Art. 13 - Controversie

**13.1** Tutte le controversie che dovessero insorgere nell'esecuzione del presente Accordo di Programma saranno rimesse in via esclusiva alla competenza del TAR Lazio.

Sen. Matteo Salvini  
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti \_\_\_\_\_

On. Giancarlo Giorgetti  
Ministro dell'economia e delle finanze \_\_\_\_\_

On. Renato Schifani  
Presidente della Regione Siciliana \_\_\_\_\_

On. Roberto Occhiuto  
Presidente della Regione Calabria \_\_\_\_\_

Dott. Claudio Andrea Gemme  
Amministratore delegato di ANAS \_\_\_\_\_

Ing. Aldo Isi  
Amministratore delegato di R.F.I. \_\_\_\_\_

Dott. Pietro Ciucci  
Amministratore delegato di  
Stretto di Messina \_\_\_\_\_

**Tabella calcolo quota di canone oggetto di trasferimento da RFI  
nel primo anno di esercizio collegamento stabile**

**a) Previsione canone annuo riscosso da RFI**

Categoria	N. treni/anno	Tariffa per Treno*km (€ 2024) - valori medi nazionali	Km rete SdM	Canone riscosso da RFI (€ IVA esclusa)
Passeggeri (regionale)	28.470	2,82	24	1.926.850
Passeggeri (IC)	6.570	3,09	24	487.231
Passeggeri (AV)	8.760	6,11	24	1.284.566
Carri ferroviari merci	7.394	1,58	24	280.380
<b>Totale canone riscosso da RFI all'anno di entrata in esercizio (€ 2024)</b>				<b>3.979.028</b>

**b) Previsione costi operativi RFI per gestione  
infrastruttura ferroviaria**

Voce	Importo medio annuo (€ 2024)
Manutenzione ordinaria	3.491.000
Altri costi operativi	485.000
<b>Totale costi medi annui RFI</b>	<b>3.976.000</b>

**c) Quota di canone oggetto di trasferimento per  
l'esercizio del collegamento Ferroviario**

Voce	Importo medio annuo (€ 2024)
Canone annuo riscosso da RFI (a)	3.979.028
Costi operativi sostenuti da RFI (b)	3.976.000
<b>Totale quota canone oggetto di trasferimento (a-b)</b>	<b>3.028</b>