

Repertorio n. 3221

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 e il continente"), come modificata dal Decreto Legislativo 24 aprile 2003, n. 114 e s.m.i. .

II ATTO AGGIUNTIVO

alla Convenzione n. 3077 di repertorio del 30.12.2003, come modificata ed integrata dall'Atto aggiuntivo in data 25 febbraio 2004, rep. N. 3082

**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DELLA LEGGE**

L'anno 2009 (duemilanove) il giorno 30 (trenta) del mese di **novembre**, in Roma, nella sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avanti a me sostituto ufficiale rogante Sig.ra Arianna Iannozzi, designato alla ricezione dei contratti di questa Amministrazione Centrale e senza l'assistenza di testimoni avendovi le parti di comune accordo e con il mio consenso rinunziato, giusta la facoltà concessa dal disposto dell'art. 48 della legge notarile 16 febbraio 1913, n. 89, sono comparsi:

da una parte

il **Dr. Luciano Novella**, Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in appresso il "Concedente"), giusta nota in data 30 novembre 2009, n.0048292 di protocollo, qui allegata sotto la lettera "A"

e dall'altra

Arianna Iannozzi

Luciano Novella

Lu

il **Dr. Pietro Ciucci**, nato a Roma il 24/10/1950, il quale dichiara di intervenire alla stipulazione del presente atto in nome e per conto della Società Stretto di Messina S.p.A (in appresso la "Concessionaria"), con sede in Roma Via Marsala n. 27, nella sua qualità di amministratore delegato e Legale rappresentante pro tempore in forza dei poteri a lui conferiti dal Consiglio di Amministrazione in data 21/9/2009, come riportato nell'allegato "B"

di seguito anche congiuntamente le "Parti"

I componenti, della cui identità io sostituto ufficiale rogante sono certo

Premettono che:

- in data 30 dicembre 2003 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 7, della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, come novellata dal decreto legislativo 24 aprile 2003, n. 114, l'atto di convenzione per la concessione della realizzazione del Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente, nonché per l'esercizio della gestione del solo Collegamento viario secondo il progetto preliminare approvato con Deliberazione del CIPE n. 66/03 del 1 agosto 2003 (l'"Opera");
- che tale convenzione, come modificata ed integrata mediante Atto Aggiuntivo stipulato in data 25 febbraio 2004, (la "Convenzione") assegna alla Società Stretto di Messina il compito di provvedere alla progettazione ed alla realizzazione dell'Opera, intesa come l'indicato collegamento, ivi comprese le opere e le misure mitigatrici e compensative, siccome previsto nella Delibera CIPE n. 66/03 del 1 agosto 2003, nonché di provvedere alla manutenzione anche straordinaria ed alla gestione del solo Collegamento viario per l'intera durata della concessione facendosi carico dei relativi oneri secondo un piano economico e finanziario di copertura e di rientro dell'investimento che assicuri l'equilibrio dell'operazione nell'arco temporale di esercizio dell'Opera da parte della Concessionaria;
- che la Concessionaria, in esecuzione della Convenzione ed a seguito di idonee procedure di gara, ha svolto, tra l'altro, i seguenti adempimenti principali:
 - a) mediante contratto sottoscritto in data 27 marzo 2006 (di importo presunto pari a Euro 3.879.599.733,00) l'affidamento della realizzazione dell'Opera, quale contraente generale, a favore del Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato dalla capogruppo mandataria Impregilo S.p.A. e dai mandanti Sacyr S.A, Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A., Cooperativa Muratori & Cementisti -C.M.C. di Ravenna, Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co Ltd., A.C.I. S.c.p.a. – Consorzio Stabile, a cui è subentrata nella titolarità del contratto, ai sensi di legge, la società di progetto Eurolink s.c.p.a.;(di seguito il "Contraente Generale");

Stretto

Pietro Ciucci

[Signature]

- b) mediante contratto sottoscritto in data 16 gennaio 2006 (di importo complessivo pari a Euro 119.850.000,00) l' affidamento alla società Parsons Transportation Group Inc. (di seguito il "PMC") dei servizi di Project Management Consulting in relazione alle attività di controllo e verifica della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione dell'Opera ;
- c) mediante contratto sottoscritto in data 7 aprile 2006 (di importo presunto a pari a Euro 29.121.222,00) l'affidamento dei servizi di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale all'Associazione Temporanea di imprese costituita dalla capogruppo mandataria Fenice – Qualità per l'Ambiente S.p.A. – e dai mandanti Agriconsulting Società per Azioni – Società per la consulenza e lo sviluppo delle attività agricole e ambientali, GfK Eurisko S.r.l., Nautilus Società Cooperativa, Theolab S.r.l.;
- d) mediante contratto sottoscritto il 6 aprile 2006 l'affidamento alla società Marsh S.p.A. del servizio di consulenza e di brokeraggio assicurativo;
- che in base alle disposizioni introdotte dall'art. 3, commi 91, 92 e 93 del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito in legge 24 novembre 2006, n. 286, successivamente modificati dal comma 1155 dell'art.1 della legge finanziaria 2007 (1.296/2006) il Parlamento, nel riscontrare l'orientamento espresso dalla nuova maggioranza politica di non considerare l'Opera una priorità, disponeva il trasferimento delle risorse finanziarie, inerenti agli impegni assunti dall'azionista Fintecna, per complessivi Euro 1.439.656,00, ad interventi infrastrutturali ed ambientali nelle Regioni Sicilia e Calabria, prevedendo al contempo il passaggio delle quote azionarie in capo a Fintecna stessa ad altra società pubblica, successivamente identificata in Anas S.p.A.;
 - che altresì il DPEF 2007 escludeva dall'elenco delle opere prioritarie che si sarebbero dovute avviare nel triennio 2008 – 2010 la realizzazione dell'Opera, ed altresì:
 - (i) il Concedente, con nota del Ministro pro-tempore in data 26 Ottobre 2006, ha inviato alla Concessionaria una comunicazione nella quale stabiliva specifiche direttive finalizzate a limitare le attività aziendali alla sola gestione ordinaria, oltre a sollecitare la drastica riduzione della struttura organizzativa;
 - (ii) nell'Ottobre 2007 la regione Calabria e la Regione Sicilia hanno sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture due separati accordi con i quali sono state individuate le opere sparse nei rispettivi territori e non connesse all'Opera, da realizzare a valere sulle risorse c.d. ex Fintecna;
 - che la Concessionaria ha conseguentemente disposto il progressivo rallentamento delle attività oggetto della concessione fino alla loro completa sospensione ed interruzione;
 - che il Concedente, giusta nota del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 22-maggio 2008, UFF. GAB. Reg. Uff. Prot. 0000697, AB. Reg. Uff. Prot. 0000697, in attuazione dei nuovi indirizzi di carattere politico e

Parsons

Fenice

Rel. Anas

h

- amministrativo espressi dall'Autorità di Governo, ha comunicato alla Concessionaria di avviare e porre in essere in tempi brevi tutte le condizioni per la ripresa di tutte le attività inerenti la realizzazione dell'Opera;
- che con deliberazione n. 91 del 30 settembre 2008 il CIPE ha confermato la deliberazione n. 66 del 1 agosto 2003 di approvazione del progetto preliminare dell'Opera, al fine della reiterazione, ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e sgg. del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità) dei vincoli preordinati all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'Opera;
 - che il documento di Programmazione economico-finanziaria (DPEF) relativo al triennio 2009-2011 – Allegato Infrastrutture – sul quale il CIPE ha espresso il proprio parere favorevole con delibera 4 luglio 2008, n. 69 - prevede la realizzazione del Ponte sullo Stretto tra le opere prioritarie da avviare nel periodo indicato;
 - che il documento di Programmazione economico-finanziaria (DPEF) relativo al periodo 2010-2013 – Allegato Infrastrutture – nel richiamare gli impegni per il Mezzogiorno previsti dall' Allegato al DPEF 2009/2011 indica come essenziale l'ulteriore impegno a realizzare specifiche finalità progettuali, tra cui include il "Ponte sullo Stretto di Messina", che annovera tra gli interventi fondamentali per lo sviluppo di tale macroarea;
 - che il CIPE con propria deliberazione in data 31 luglio 2009 n. 77, ha modificato la propria deliberazione n.83/2006, assegnando ad SdM la realizzazione della "Variante di Cannitello", in considerazione del suo carattere interferenza ferroviaria la cui rimozione assume carattere di propedeuticità alla realizzazione dell'Opera e il cui costo di realizzazione sarà assicurato da specifico contributo del Concedente ai sensi della citata deliberazione del CIPE;
 - che l'art. 4, comma 4-quater del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito nella legge 3 agosto 2009, n. 102, a valere sulle risorse del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lett b), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 ha assegnato ad SdM un contributo in conto impianti di 1.300 milioni di euro, attribuendo il compito al CIPE di determinare, con proprie deliberazioni, le quote annuali del contributo medesimo, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già disposte;
 - che ai sensi del richiamato art. 4, comma 4-quater, del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito nella legge 3 agosto 2009, n. 102, come modificato dall'art. 1 del decreto legge 3 agosto 2009, n. 103, con DPCM in data 6 agosto 2009, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il concerto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, si è proceduto alla nomina di apposito commissario straordinario delegato ai sensi dell'art. 20 del decreto legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, e successive modificazioni, - nella persona del Dott. Pietro Ciucci -

F. C.

F. C.

P. Ciucci

1

“per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività di realizzazione dell’Opera, anche mediante l’adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con la società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell’opera, e la conseguente approvazione delle eventuali modifiche del piano economico-finanziario”;

- che la Concessionaria ha convenuto con il Contraente Generale in data 25 settembre 2009 un accordo (di seguito l’”” Accordo ”) a mezzo del quale si è proceduto alle definizioni delle intese e pattuizioni aggiuntive al contratto del 27 marzo 2006 funzionali al riavvio delle prestazioni occorrenti per la realizzazione dell’Opera da effettuarsi da parte del medesimo Contraente Generale in base al contratto, comprensive delle attività relative alla realizzazione della “Variante di Cannitello” in uno con la contestuale rinuncia alle domande e riserve avanzate;
- che in ordine all’Accordo il commissario straordinario di cui alle superiori premesse si è espresso favorevolmente con atto di assenso reso con provvedimento in data 2 ottobre 2009, rendendo l’Accordo pienamente efficace ai sensi di legge;
- che la Concessionaria ha sottoscritto con il PMC in data 25 settembre 2009 un apposito atto (di seguito l’”Intesa”) a mezzo del quale si è proceduto alla definizione delle intese e pattuizioni aggiuntive al contratto del 16 gennaio 2006 funzionali al riavvio delle prestazioni da effettuarsi da parte del medesimo PMC in base al contratto, in uno con la contestuale rinuncia alle domande e alle riserve avanzate;
- che in ordine all’ Intesa il commissario straordinario si è espresso favorevolmente con atto di assenso reso in data 2 ottobre 2009, rendendo l’Intesa pienamente efficace ai sensi di legge;
- che il commissario straordinario con proprio provvedimento in data 2 ottobre 2009 ha approvato il nuovo piano economico – finanziario da porre a base del rapporto di concessione;
- che, in relazione al tempo trascorso ed alla correlata interruzione e discontinuità delle attività previste dalla Convenzione, all’ampliamento delle attività alla realizzazione della “Variante di Cannitello” nonché in conseguenza dei due atti stipulati dalla Concessionaria con il Contraente Generale e il PMC, e del nuovo piano economico-finanziario approvati dal commissario straordinario secondo quanto ritenuto nelle superiori premesse, occorre: adeguare la disciplina della Convenzione, e, tra l’altro, gli articoli relativi a: Programma di realizzazione dell’Opera (art.9), Piano economico – finanziario (art. 14), Tariffe di Pedaggio (art. 17), Durata della Concessione (art. 20), ed ogni altra disposizioni della Convenzione correlata;
- che la Concessionaria aveva già evidenziato l’esigenza, al fine di consentire il finanziamento dell’Opera su base project finance sul mercato italiano ed internazionale, di regolare in maggior dettaglio alcuni aspetti già presenti nella

Assese

Roberto

Mu

Convenzione di concessione, con specifico riferimento agli articoli 14 (Piano economico e finanziario) 15 (Introiti e contributi a favore della Concessionaria) 22 (Decadenza della Concessione) e 23 (Riscatto anticipato dell'Opera) proponendo le relative modifiche ai suddetti articoli da formalizzare attraverso la stipula di un atto aggiuntivo alla Convenzione medesima;

- che a tale riguardo il Concedente e la Concessionaria in data 24 marzo 2006 n. 3165 di repertorio stipulavano un ulteriore atto aggiuntivo alla convenzione approvato con D.M. del Ministro delle Infrastrutture 31 marzo 2006, peraltro non registrato dalla Corte dei Conti e, quindi, non divenuto efficace tra le parti, a causa del mutamento di indirizzo in merito alla realizzazione dell'opera determinato dal cambio di Governo e, pertanto, le parti concordano che tale atto debba intendersi venuto meno.

TUTTO CIÒ PREMESSO

I componenti, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, che dichiarano parte integrante del presente atto, convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1

Il presente atto, con le premesse riportate, costituisce il atto aggiuntivo ed integrativo della Convenzione sottoscritta il 30 dicembre 2003, come modificata mediante Atto Aggiuntivo stipulato in data 25 febbraio 2004 ed è destinato a formare con la stessa il complesso delle pattuizioni regolanti la concessione rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allo Stretto di Messina S.p.A. per la progettazione e realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente e per la gestione del solo collegamento viario.

Art. 2

All'art. 2 della Convenzione sono aggiunte le ulteriori seguenti definizioni:

s. Contributo: è la quota di contributo in conto impianti di € 1,3 miliardi assegnato a Stretto di Messina S.p.A. dall'art. 4, comma 4-quater del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito nella legge 3 agosto 2009, n. 102, a valere sulle risorse del Fondo istituito ai sensi dell'art. 18, comma 1 lett. B), del Decreto Legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, attribuendo il compito al CIPE di determinare, con proprie deliberazioni, le quote annuali del contributo medesimo, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già disposte;

t. Contratti di finanziamento: sono tutti gli accordi contrattuali che regolano i Finanziamenti e le relative garanzie;

u. Finanziamenti: sono le risorse finanziarie destinate a far fronte al costo di realizzazione dell'Opera, per la parte non coperta dal capitale sociale della Concessionaria e/o da eventuali contributi;

v. Finanziatori: sono i soggetti che metteranno a disposizione della Concessionaria i Finanziamenti;

z. Oneri finanziari: sono tutti gli oneri finanziari (ivi inclusi, a titolo esemplificativo, gli interessi, le spese, le commissioni una tantum e ricorrenti o i costi dei contratti di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse o di cambio) sostenuti e/o da sostenere in base ai relativi contratti di finanziamento per tutta la durata dei Finanziamenti e/o come effetto della loro estinzione (ivi inclusi, a titolo esemplificativo, i costi derivanti a qualsiasi titolo dall'anticipata risoluzione dei contratti);

w. Accordo: è l'accordo sottoscritto in data 25 settembre 2009 tra la Concessionaria e il Contraente Generale che integra il contratto stipulato tra la Concessionaria e il Contraente Generale in data 27 marzo 2006;

x. Intesa: è l'Intesa sottoscritta in data 25 settembre 2009 tra la Concessionaria e il PMC che integra il Contratto stipulato tra la Concessionaria e il PMC in data 16 gennaio 2006.

Art. 3

Il Concedente erogherà alla Concessionaria, ai sensi dell'art. 4, comma 4-quater del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito nella legge 3 agosto 2009, n. 102, il Contributo secondo quote annuali in funzione delle previsioni del Piano economico – finanziario di cui al successivo art. 5.

Alla Concessionaria sarà inoltre erogato un ulteriore contributo aggiuntivo relativamente alla realizzazione delle "Variante di Cannitello" in accordo con la deliberazione del CIPE n. 77/2009 di cui in premessa.

Ai fini dell'erogazione delle quote di contributo previste dai commi precedenti la Concessionaria dovrà presentare al Concedente apposita autocertificazione redatta ai sensi e per gli effetti dell'art. 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445.

Art. 4

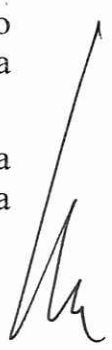
Il presente atto aggiuntivo tiene conto dell'Accordo e dell'Intesa, come già approvati in ogni loro parte dal commissario straordinario di cui in premessa.

La Concessionaria, in relazione a quanto previsto dall'Accordo:

- a) presenterà al Concedente un programma di prestazioni avente ad oggetto la rimozione delle interferenze, l'installazione dei cantieri e l'acquisizione delle aree occorrenti a tali fini, nonché la realizzazione di opere già ricomprese nel progetto, la cui fase esecutiva possa essere avviata in tempi anticipati rispetto a quelli previsti per l'avvio dei lavori dell'Opera nel suo

Accordo per

Puliti - L...



complesso. Il Programma sarà completato dagli elaborati e dal cronoprogramma previsti dall'Accordo;

- b) presenterà al Concedente un apposito studio di fattibilità – accompagnato da una documentata valutazione tecnico economica in uno con adeguato studio ambientale e paesaggistico – in ordine a possibili varianti relative all'altezza delle torri, alla ottimizzazione della localizzazione di torri ed ancoraggi nel territorio ed alla circolazione sul Ponte, da introdurre in sede di progetto definitivo.
- c) provvederà altresì alla realizzazione della "Variante di Cannitello" nel rispetto del Programma di realizzazione dell'Opera di cui all'art. 9 della Convenzione, come modificato dal presente atto aggiuntivo, al fine di assicurare la completa realizzazione delle relative opere, nel rispetto della deliberazione del CIPE n. 77/2009, evitando qualsiasi correlato ritardo.

Il Concedente esprimerà le proprie determinazioni in relazione al programma di opere anticipate e alle varianti entro 30 giorni dal ricevimento della relativa documentazione, e comunque previa eventuale deliberazione del CIPE in relazione alla rilevanza dei contenuti del Programma e delle varianti richieste.

Art. 5

Il Programma di realizzazione dell'Opera, allegato G) di cui all'art. 9 della Convenzione, viene sostituito dal documento, di cui al successivo art. 12, sub 1), allegato al presente Atto Aggiuntivo.

Il Piano economico – finanziario della concessione, allegato F) di cui al primo comma dell'art. 14 della Convenzione, comprensivo delle opere relative alla "Variante di Cannitello" viene sostituito dal documento di cui al successivo art. 12, sub 2), allegato al presente Atto Aggiuntivo.

Le Parti si danno reciprocamente atto che il programma di realizzazione dell'Opera e il Piano economico – finanziario di cui ai commi precedenti tengono conto dei maggiori tempi che saranno impiegati dalla Concessionaria e degli eventuali maggiori costi che saranno sostenuti dalla Concessionaria medesima per la realizzazione dell'Opera anche in relazione all'Accordo e all'Intesa.

Art. 5 bis

1. Gli ultimi due periodi del secondo comma dell'art. 14, della Convenzione sono sostituiti dal seguente:
2. "L'aggiornamento del Piano economico-finanziario deve formare oggetto di apposito atto aggiuntivo della Convenzione da stipulare entro centoventi giorni dalla presentazione dello stesso al Concedente. L'efficacia e l'operatività del Piano aggiornato sono subordinate all'approvazione dello stesso da effettuarsi con le stesse modalità previste per l'approvazione della Convenzione".

Dopo il terzo comma dell' art. 14 della Convenzione è aggiunto il seguente comma.

“3 bis. Il riequilibrio del Piano economico-finanziario a seguito del suo aggiornamento e/o revisione nei casi di cui ai precedenti commi 2 e 3 sarà ottenuto mediante una o più delle seguenti misure senza alcuna priorità di applicazione:

- a) eventuale concessione di contributi integrativi;
- b) aumento delle tariffe di pedaggio viario;
- c) estensione della durata della concessione;

L'adozione delle misure per il riequilibrio del Piano economico-finanziario di cui alle lettere b) e c) sarà concordato tra Concedente e Concessionaria entro il termine e secondo le modalità previste al precedente comma 2.

Degli eventuali Oneri finanziari decorrenti dalla scadenza del termine di cui al predetto comma 2, in modo da assicurare alla Concessionaria il rispetto dei Contratti di finanziamento, si terrà conto nel successivo aggiornamento del Piano economico – finanziario. Per le misure di cui alla lettera a) del presente comma si applicano le disposizioni di cui al successivo art. 15, comma 2 bis, e per i relativi oneri si fa fronte con le risorse stanziare annualmente per le Infrastrutture strategiche di cui al Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163 e s.m.i., previa deliberazione del Cipe”.

Art. 6

Dopo il secondo comma dell'art. 15 della Convenzione è aggiunto il comma seguente:

“2 bis. – Nell'ipotesi di cui al comma 2 il contributo integrativo dovrà essere determinato entro il termine e secondo le modalità previste al comma 2 dell'art. 14.

L'ammontare del contributo integrativo, che sarà dovuto dal Concedente nelle ipotesi anzidette, dovrà tenere conto anche di una ragionevole stima degli Oneri finanziari a carico della Concessionaria nel periodo che intercorre tra la determinazione del contributo stesso e la prevista data di erogazione. Degli eventuali ulteriori Oneri finanziari sostenuti dalla Concessionaria in caso di ritardo nell'erogazione del contributo rispetto alla prevista data di erogazione si terrà conto nel successivo aggiornamento del Piano economico – finanziario”.

Art. 7

Le tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento viario tra la Sicilia e il Continente di cui all'art. 17 della Convenzione, come determinate nell'allegato H) alla Convenzione medesima, sono variate secondo quanto previsto nel documento, di cui al successivo art. 12 sub. 3), allegato al presente Atto Aggiuntivo.

Art. 8

Il primo comma dell'art. 20 della Convenzione è sostituito dal seguente:

“1. La concessione oggetto della presente Convenzione avrà una durata di 43 anni a partire dal 1 gennaio 2004 di cui 30 per la gestione decorrenti dalla data di Entrata in esercizio dell'Opera. Eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'Opera determinano corrispondenti slittamenti della durata della concessione.

Art. 9

La rubrica dell'art. 22 è sostituita come segue: “ Art. 22 – Decadenza e risoluzione della concessione.”

Il secondo comma dell'art. 22 è sostituito dal seguente:

“2. Constatato il perdurare dell'inadempimento da parte della Concessionaria agli obblighi di cui al comma precedente, il Concedente invia la diffida ad adempiere alla Concessionaria, dandone comunicazione ai finanziatori, 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 contro deduzioni si intendono rigettate”.

Dopo il quinto comma dell' art. 22 sono aggiunti i seguenti:

6. Al verificarsi di una qualsiasi delle circostanze elencate al comma 6-bis, le parti verificheranno in contraddittorio, dandone comunicazione ai finanziatori, se esistano le condizioni per poter completare l'Opera. Detta verifica dovrà avvenire entro 90 giorni dalla richiesta scritta della parte interessata, che identifichi le circostanze in base a cui si richiede l' applicazione della procedura di cui al presente comma 6. Decorso il predetto termine senza che Concedente e Concessionario abbiano raggiunto un accordo sulle misure per ridefinire il Piano economico – finanziario, la concessione si intenderà automaticamente risolta.

6 bis. Comportano la necessità della verifica in contraddittorio:

- a) il ritardo nel completamento dell'Opera o di specifiche fasi di realizzazione della stessa, per qualsiasi ragione, superiore di 18 mesi rispetto alle date di cui al programma di realizzazione dell'Opera di cui all'art. 9 della Convenzione;
- b) l'inadempimento di una o più disposizioni dell'Accordo di programma da parte di uno qualunque dei soggetti sottoscrittori, tale da pregiudicare la possibilità della Concessionaria e/o dell'Affidatario di adempiere alle rispettive obbligazioni nei tempi e secondo le modalità stabilite;

- c) la insufficienza di risorse finanziarie della Concessione per ultimare la realizzazione dell'Opera, valutata in base ai parametri stabiliti nei Contratti di finanziamento;
- d) i provvedimenti e/o comportamenti di enti ed autorità competenti, che impediscano il completamento dell'Opera nel rispetto del programma di realizzazione di cui al precedente punto a).
7. In caso di risoluzione ai sensi del comma 6, spetta alla Concessionaria la quota di Investimento, così come risultante dal bilancio appositamente redatto alla data di risoluzione della concessione, e dedotta una trattenuta del 5% a titolo di penale nei soli casi in cui le circostanze che hanno prodotto la risoluzione siano imputabili all'inadempimento della Concessionaria. L'importo dovuto alla Concessionaria sarà corrisposto entro sei mesi dalla data di risoluzione della concessione.
8. Entro 30 giorni dalla dichiarazione di decadenza di cui al comma 1 o dalla risoluzione della concessione in conseguenza di una delle circostanze di cui al comma 6:
- a) il Concedente assegna alla Concessionaria un congruo termine comunque non inferiore a 6 mesi, per procedere alla riconsegna dell'Opera secondo le modalità operative di cui al precedente art. 21;
- b) la Concessionaria comunica al Concedente l'importo di cui al comma 4 o al comma 7, che diventa impegnativo qualora non contestato dal concedente entro i successivi 90 giorni mediante una richiesta di risoluzione della controversia ai sensi del successivo art. 25.
9. Tutte le somme dovute al Concedente in base al presente articolo 22 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei Finanziatori e sono indisponibili da parte della Concessionaria fino al completo soddisfacimento di detti crediti.
10. In tutti i casi in cui il presente art. 22 prevede la decadenza o risoluzione della concessione, i Finanziatori possono impedire la decadenza/risoluzione proponendo al Concedente – entro 90 giorni dal ricevimento della comunicazione scritta di cui ai precedenti commi 2 e 6 – un piano di intervento per rimediare all'inadempimento o altra circostanza all'origine della decadenza/risoluzione. Il Concedente esprime la propria approvazione o il motivato diniego della proposta dei Finanziatori entro i successivi 90 giorni.

Art. 10

Dopo il comma 4 dell'art. 23 della Convenzione sono aggiunti i seguenti commi:

- “5. Tutte le somme dovute dal Concedente in base al presente articolo 23 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei Finanziatori e sono indisponibili da parte della Concessionaria fino al completo soddisfacimento di detti crediti.

6. L'efficacia del riscatto anticipato della concessione ai sensi del presente articolo 23 è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme ivi previste.

Art. 11

Al presente atto aggiuntivo si applicano le disposizioni del Decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163: Codice dei Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, secondo quanto previsto dall'art. 181, secondo comma, del Codice stesso.

Per quanto non espressamente modificate con il presente atto restano ferme tutte le disposizioni e le clausole di cui alla Convenzione del 30 dicembre 2003 come modificata ed integrata mediante Atto Aggiuntivo stipulato in data 25 febbraio 2004.

Art. 12

Si allegano al presente Atto Aggiuntivo, per costituirne parte integrante e sostanziale, i seguenti documenti ed elaborati:

Sub 1) Programma di realizzazione dell'Opera (All. G della Convenzione);

Sub 2) Piano economico-finanziario della concessione (All. F della Convenzione);

Sub 3) Tariffe di pedaggio stradale (Allegato H) della Convenzione;

Art. 13

Il presente atto resta soggetto al trattamento fiscale di cui all'art. 8, comma 1, della legge n. 1158/71 e s.m. Tutte le spese ed oneri relativi graveranno sulla Concessionaria.

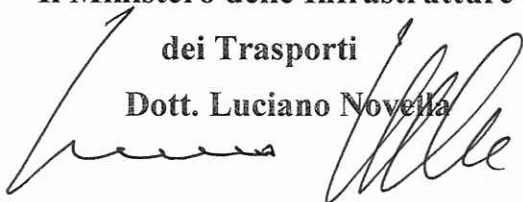
Il presente atto consta di complessivi 12 (dodici) fogli su facciate 11 (undici) e n. 26 (ventisei) righe, escluso le firme dell'ultima facciata.

Il Ministero delle Infrastrutture e

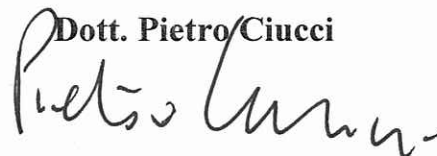
Stretto di Messina S.p.A.

dei Trasporti

Dott. Luciano Novella




Dott. Pietro Ciucci



Il sostituto ufficiale rogante

Sig.ra Arianna Iannozzi



ALLEGATO A



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

IL CAPO DELLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE



Al Dr. Luciano NOVELLA
Direttore Generale per lo sviluppo del
territorio, la programmazione ed i
progetti internazionali
SEDE

e, p.c.: Al Cons. Claudio IAFOLLA
Capo di Gabinetto
SEDE

Egregio Direttore,

In data 15 novembre 2009 la Società Stretto di Messina ha inviato a questa Struttura Tecnica di Missione il secondo **Atto aggiuntivo della 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.

Come si evince da tale Atto aggiuntivo che si allega, a seguito della ripresa del processo di realizzazione dell'opera, il Dott. Pietro Ciucci, Amministratore Delegato della Società Stretto di Messina, è stato nominato Commissario straordinario **"per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività di realizzazione dell'opera, anche mediante l'adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con la società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'opera, e la conseguente approvazione delle eventuali modifiche del piano economico - finanziario"**.

Si trasmette l'intera documentazione perché Lei possa procedere a quanto di Sua competenza.

Distinti saluti

Ercole Incalza

VERBALE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

DELLA STRETTO DI MESSINA S.P.A.

DEL 21 SETTEMBRE 2009, ORE 16

RIUNIONE TENUTASI IN ROMA, VIA MARSALA, 27

Assume la presidenza, ai sensi dell'art. 26 dello Statuto sociale, l'On.le Giuseppe Zamberletti, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società.

Funge da Segretario la Dott.ssa Agnese Leofreddi.

Il Presidente della seduta, constatato che:

- il Consiglio di Amministrazione è stato regolarmente convocato con avviso inviato, tramite telegramma in data 14 settembre 2009, a tutti i Consiglieri e Sindaci;
 - oltre a sé medesimo, del Consiglio di Amministrazione sono presenti gli amministratori: Dott. Pietro Ciucci, Amministratore Delegato, Ing. Massimo Averardi, Prof. Ing. Rodolfo De Dominicis, Gen.le Dott. Antonio Pappalardo, Cav. Lav. Prof. Ercole Pietro Pellicanò, Dott. Folco Quilici, On.le Prof. Guglielmo Rositani, Ing. Matteo Maria Triglia;
 - ha giustificato la propria assenza il Dott. Vincenzo Emanuele;
 - del Collegio Sindacale sono presenti i Sindaci Effettivi: Dott. Lucio Mariani, Presidente, Dott. Antonino Lanza, Dott. Giuseppe Russo;
- dichiara validamente costituita la presente seduta per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno

OMISSIS

9) **Aggiornamento Convenzione e Accordo di Programma**

OMISSIS

Partecipa alla riunione, con il consenso dei presenti, l'Ing. Giuseppe

Agnese Leofreddi

[Signature]

[Signature]
[Signature]

Fiammenghi.

O M I S S I S

9a) **Aggiornamento Convenzione**

O M I S S I S

Al termine del dibattito, il Consiglio di Amministrazione,

- visti:
 - la Convenzione stipulata il 30 dicembre 2003 tra Stretto di Messina S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, approvata con Decreto Interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 16 gennaio 2004, registrata dalla Corte dei Conti in data 6 aprile 2004;
 - l'Atto aggiuntivo del 25 febbraio 2004 stipulato in attuazione di quanto disposto dal predetto Decreto Interministeriale in ordine alla modifica degli ultimi due periodi dell'art. 14, comma 2 della Convenzione stessa (modalità di approvazione dei futuri aggiornamenti del piano finanziario), ed approvato sempre con Decreto Interministeriale del 15 marzo 2004, anche'esso registrato dalla Corte dei Conti in data 6 aprile 2004;
 - il secondo Atto aggiuntivo sottoscritto in data 24 marzo 2006, mai entrato in vigore a causa della mancata registrazione del relativo Decreto di approvazione emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia;
- ricordato che, con lettera del 22 maggio 2008 (Prot. 697), il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – nel ribadire che *“All'indomani dell'insediamento del nuovo Governo il collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente, per il quale la Società Stretto di Messina è concessionaria, è tra le*

infrastrutture che rivestono carattere prioritario e la sua realizzazione ha già costituito oggetto di affidamento al contraente Generale...” – ha invitato la Società a porre in essere in tempi più brevi, tutte le condizioni per la ripresa delle attività inerenti alla realizzazione dell’Opera, affermando l’impegno del Ministero Concedente a fare a tal fine tutto quanto di propria competenza e convenendo sull’esigenza di una immediata revisione della convenzione di concessione e del piano economico-finanziario in essere;

- ricordato altresì che, a tal fine, la Società ha, tra l’altro, provveduto a predisporre – in relazione al tempo trascorso e alle diverse attività da svolgersi e agli accordi intervenuti con le imprese coinvolte nel processo di riavvio e realizzazione dell’Opera – proposte di aggiornamento della predetta Convenzione di concessione, che sono state esaminate dal Consiglio di Amministrazione nelle riunioni del 16 dicembre 2008 e del 5 marzo 2009, consegnate al Ministero Concedente in data 5 novembre 2008 e 20 febbraio 2009;
- viste le disposizioni contenute nell’art. 4, commi 4-quater e 4-quinquies, del D.L. 1° luglio 2009, n. 78, convertito in Legge 3 agosto 2009, n. 102 e successivamente modificato dal D.L. 3 agosto 2009, n. 103, che hanno disposto quanto segue:
 - l’assegnazione alla società Stretto di Messina di un contributo in conto impianti di 1.300 milioni di euro, a valere sulle risorse del Fondo istituito ai sensi dell’articolo 18, comma 1, lettera b) del D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e successive modificazioni. Il CIPE determinerà, con proprie deliberazioni, le quote annuali del contributo, compatibilmente con i

vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già disposte;

- la nomina di un Commissario Straordinario delegato ai sensi dell'articolo 20 del citato decreto-legge n. 185/2008, per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività, anche mediante l'adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con la società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'opera e la conseguente approvazione delle eventuali modifiche del piano economico-finanziario. Con D.P.C.M. 6 agosto 2009 è stato nominato detto Commissario nella persona del Dott. Pietro Ciucci;

- considerato che, ad esito di opportuni approfondimenti con gli Uffici interessati, è stato predisposto il documento "Atto Aggiuntivo" (*Addendum* - Bozza del 16 settembre 2009) alla Convenzione sopra richiamata, con gli allegati aggiornati (Allegato F: "Piano economico finanziario" e "Note di sintesi"; Allegato G: "Programma di realizzazione dell'Opera"; Allegato H: "Tariffe di Pedaggio"), documenti tutti distribuiti e depositati agli atti;
- preso atto dei contenuti dei predetti documenti, che il Consiglio di Amministrazione ha potuto esaminare nell'odierna riunione facendone oggetto di ampio ed approfondito dibattito;

tutto ciò premesso e considerato, il Consiglio di Amministrazione, con l'astensione del Dott. Pietro Ciucci, quale Commissario Straordinario ex D.P.C.M. 6 agosto 2009,

d e l i b e r a

- 1) di approvare i contenuti dei predetti documenti "Atto Aggiuntivo" e Allegati aggiornati (Allegato F: "Piano economico finanziario" e "Note di sintesi", Allegato G: "Programma di realizzazione dell'Opera", Allegato H: "Tariffe di

pedaggio”) alla Convenzione stipulata il 30 dicembre 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Stretto di Messina S.p.A. (come integrata con l’Atto aggiuntivo stipulato tra le parti stesse il 25 febbraio 2004);

- 2) di conferire ogni più ampio potere al Presidente On.le Giuseppe Zamberletti e all’Amministratore Delegato Dott. Pietro Ciucci, disgiuntamente tra loro, per trasmettere alle Autorità di Governo, per quanto di competenza, il predetto “Atto Aggiuntivo”, con gli allegati aggiornati, nonché per la stipula dell’Atto Aggiuntivo stesso, anche apportandovi le variazioni e/o integrazioni che dovessero risultare opportune e/o necessarie, con la sola esclusione di quelle di carattere sostanziale, dando sin d’ora pienamente per rato e valido il loro operato. Il medesimo *Addendum*, ove dovessero sopravvenire sostanziali variazioni e/o integrazioni rispetto al testo sopra illustrato, sarà previamente sottoposto al Consiglio di Amministrazione al fine della sua nuova approvazione.

Il testo della suddetta delibera viene redatto, letto ed approvato seduta stante.

IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Agnese Leofreddi)



IL PRESIDENTE

(On.le Giuseppe Zamberletti)



Si dichiara che quanto sopra riportato riproduce la delibera del Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina S.p.A. assunta in data 21 settembre 2009 e che le parti omesse non contrastano con quanto sopra riportato.

Roma, 21 settembre 2009

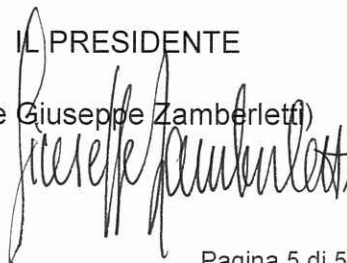
IL SEGRETARIO

(Dott.ssa Agnese Leofreddi)



IL PRESIDENTE

(On.le Giuseppe Zamberletti)



Allegato F

 **Stretto
di Messina**

**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 (numero attraversamenti)

Anni	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Traffico Veicoli Stradali															
Veicoli Leggeri	3.251,852	3.396,425	3.540,996	3.685,569	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144
Veicoli Pesanti	1.622,392	1.652,643	1.682,895	1.713,132	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383
Totale	4.874,244	5.049,068	5.223,891	5.398,701	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527
Traffico Veicoli Ferroviari															
Carrozze Passeggeri	162,362	167,686	173,012	178,336	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660
Carri Merci	192,134	203,540	214,948	226,356	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764
Totale	354,496	371,226	387,960	404,692	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424

Tariffe di pedaggio

Veicoli Stradali - Tariffe ponderate: euro/veicolo (valori 2009)															
Veicoli Leggeri	19,44592	19,39504	19,34832	19,30526	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546
Veicoli Pesanti	73,52577	73,58343	73,63902	73,69261	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437
Tariffa media ponderata veicoli stradali	37,44640	37,13179	36,83826	36,56362	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630

Veicoli Ferroviari - euro/carrozza (valori primo anno di esercizio)															
Carrozze Passeggeri	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80
Carri Merci	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60

Ricavi da pedaggi stradali 182.522 187.480 192.438 197.396 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354 202.354

Canone da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 100.600 103.150 106.444 109.734 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026 113.026

* Valori arrotondati alla quinta cifra decimale.

** Solo per i transiti eccedenti i livelli minimi.

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

Volumi di traffico (numero attraversamenti)

Anni	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Traffico Veicoli Stradali															
Veicoli Leggeri	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144	3.830,144
Veicoli Pesanti	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383	1.743,383
Totale	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527	5.573,527
Traffico Veicoli Ferroviari															
Carrozze Passeggeri	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660	183,660
Carri Merci	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764	237,764
Totale	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424	421,424

Tariffe di pedaggio

Veicoli Stradali - Tariffe ponderate; euro/veicolo (valori 2009)															
Veicoli Leggeri	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546	19,26546
Veicoli Pesanti	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437	73,74437
Tariffa media ponderata veicoli stradali	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630	36,30630
Veicoli Ferroviari - euro/carrozza (valori primo anno di esercizio)															
Carrozze Passeggeri	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80	353,80
Carri Merci	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60	219,60
Ricavi da pedaggi stradali	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354	202.354
Canone da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026	113.026

* Valori arrotondati alla quinta cifra decimale.

** Solo per i transiti eccedenti i livelli minimi.

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	2023	2024	2025
Tabella Rimborso Finanziamenti																						
Debt Tranche "A"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.015	42.671	44.237	46.182	48.048	49.989	51.871	54.105
Debt Tranche "B"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34.365	41.153	39.566	43.108	44.193	45.885
VAT Facility	-	-	-	-	-	-	-	842	20.751	19.556	92.559	215.884	272.881	285.538	121.592	-	-	-	-	-	-	-
Stand By Facility	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Rimborso Finanziamenti	-	-	-	-	-	-	-	842	20.751	19.556	92.559	215.884	272.881	285.538	162.607	42.671	78.602	87.335	87.614	93.097	96.064	99.990
Contributi in conto impianti (per anno di erogazione)	-	-	-	-	-	12.676	106.446	114.117	458.473	643.709	1.524	1.583	1.645	1.709	1.776	-	-	-	-	-	-	-
Contributo ex continuità territoriale FF.SS.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790

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

Anni	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Tabella Rimborso Finanziamenti																					
Debt Tranche "A"	56.290	58.564	60.818	63.387	65.949	68.613	71.301	74.265	77.265	80.387	83.585	87.011	90.526	94.184	89.737	-	-	-	-	-	-
Debt Tranche "B"	47.100	48.612	49.916	51.751	53.153	54.822	56.315	58.272	59.871	61.703	63.394	65.479	67.290	69.293	77.095	146.200	151.365	156.990	171.343	177.546	95.488
VAT Facility	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand By Facility	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Rimborso Finanziamenti	103.390	107.176	110.734	115.138	119.102	123.435	127.616	132.537	137.136	142.090	146.979	152.490	157.816	163.477	166.832	146.200	151.365	156.990	171.343	177.546	95.488
Contributi in conto impianti (per anno di erogazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributo ex continuità territoriale FF.SS.	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790	42.790

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

IPOTESI FINANZIARIE

<u>Ammontare dei finanziamenti utilizzati</u>	<u>Amm. Effettivo</u>
Debt Tranche "A"	1.500.000
Debt Tranche "B"	2.031.268
VAT Facility	555.065
Stand By Facility	0
Totale Finanziamenti	4.086.333
Durata dei Finanziamenti (da data closing a termine rimborso, numero anni)	
Debt Tranche "A"	29,5
Debt Tranche "B"	35,5
VAT Facility	7,5
Stand By Facility (durata periodo di disponibilità)	5,5
Tasso annuo di interesse dei finanziamenti	
Debt Tranche "A"	4,00%
Debt Tranche "B"	4,00%
VAT Facility	4,00%
Stand By Facility	4,00%
Tasso Medio Ponderato	4,00%
Prefinanziamento General Contractor (% sul totale dei lavori e delle opere compensative)	10%



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

IPOTESI TECNICHE

Durata della concessione (anni) A decorrere dal 01 gennaio 2004	43
Importo dei lavori da realizzare - a carico del Concedente - a carico della Concessionaria	5.180.307
Importo dei lavori interni (costi capitalizzati)	378.377
Importo degli oneri finanziari capitalizzati	395.874

Data avvio cantierizzazione lavori di realizzazione del ponte sullo Stretto e dei collegamenti stradali e ferroviari in Calabria e Sicilia: entro il mese di **luglio 2011**

Data avvio esecuzione lavori di realizzazione del ponte sullo Stretto e dei collegamenti stradali e ferroviari in Calabria e Sicilia: entro il mese di **gennaio 2012**

Durata complessiva dei lavori (numeri di mesi)	66
- di cui per attività di cantierizzazione (numero mesi)	6
- di cui per esecuzione lavori (numero mesi)	60

Data di apertura al pubblico **gennaio 2017**

Criteria utilizzati per il calcolo delle manutenzioni straordinarie e dei rinnovi

Periodicità	Ponte	Collegamenti	Totale
Ogni 5 anni	1.334	0	1.334
Ogni 10 anni	45.245	21.237	66.482
Ogni 15 anni	4.095	0	4.095
Ogni 20 anni	73.925	24.141	98.066
Ogni 50 anni	359	0	359

IPOTESI CONTABILI

Ammortamento finanziario del 50% dell'investimento a quote crescenti.

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

Il Valore di riscatto a fine concessione è pari alla quota dell'investimento non ammortizzata (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 31.12.2046 come valuta unica per entrambi i pagamenti.

IPOTESI FISCALI

Imposta sul reddito (IRES)	27,50%
IRAP	3,90%
Aliquota IVA	20,00%



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	2023	2024	2025	
FABBISOGNO NETTO																							
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (5.1)	18.570	21.419	19.295	8.700	3.641	17.218	147.265	294.015	636.287	1.168.931	1.458.747	1.275.032	871.518	13.562	7.026	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie (netto) (5.2)	0	1.567	708	(1)	(1)	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)	(795)	(221)	1.069	1.707	(187)	(1.854)	(14.027)	12.186	(20.845)	182.555	168.944	161.148	(63.416)	(193.720)	(110.833)	20.363	2.971	(2.249)	5.398	(221)	(23)	(587)	
Rimborso debiti in scadenza (5.4)	0	0	0	0	0	0	0	842	20.751	19.556	92.559	215.884	272.881	285.538	162.607	42.671	78.602	87.335	87.614	93.097	96.064	99.990	
Utili Distribuiti (5.4 bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25.068	49.565	57.084	63.987	72.151	73.513	74.904	56.346	
Saldo altri fabbisogni (5.5)																							
Totale fabbisogni (5.6)	17.775	22.765	21.072	10.406	3.453	15.364	133.238	307.043	636.193	1.371.042	1.720.250	1.652.064	1.080.983	105.380	83.868	114.121	140.179	150.595	166.685	167.911	172.467	157.271	
Contributi in c/Impianti (5.7)	0	0	0	0	0	12.676	106.446	114.117	458.473	643.709	1.524	1.583	1.645	1.709	1.776	0	0	0	0	0	0	0	
Autofinanziamento (5.8)	478	1.568	1.371	1.669	1.862	(250)	(602)	128	(3.016)	(3.068)	(3.360)	(4.996)	(6.348)	104.369	108.422	117.716	126.384	136.417	139.331	142.312	145.175	148.688	
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	0	0	0	
Totale fabbisogno netto (5.9)	17.297	21.197	19.701	8.737	1.591	2.938	27.394	192.798	180.736	730.401	1.722.086	1.655.477	1.085.686	(698)	(26.330)	(3.595)	13.795	14.178	27.354	25.599	27.292	8.583	
COPERTURA																							
Apporti degli azionisti in c/capitale (5.10)	0	91.963	0	0	0	0	21.138	101.480	0	377.578	522.422	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	0	0	0	
Finanziamenti a medio - lungo termine (5.11)	0	0	0	0	0	0	0	41.149	92.559	215.884	1.062.931	1.526.821	1.006.544	614.983	0	0	0	0	0	0	0	0	
Prefinanziamento e ritenute a garanzia Contraente Generale (5.6 bis)	0	0	0	0	0	0	8.160	8.074	44.866	109.839	138.939	129.535	76.719	(516.132)	0	0	0	0	0	0	0	0	
Variazione posizione finanziaria a breve (5.12)	17.297	(70.766)	19.701	8.737	1.591	2.938	(1.904)	42.095	43.311	27.100	(2.206)	(879)	2.423	(99.549)	(26.330)	(3.595)	13.795	14.178	27.354	25.599	27.292	8.583	
Totale copertura (5.13)	17.297	21.197	19.701	8.737	1.591	2.938	27.394	192.798	180.736	730.401	1.722.086	1.655.477	1.085.686	(698)	(26.330)	(3.595)	13.795	14.178	27.354	25.599	27.292	8.583	

Tasso di rendimento degli investimenti (progressivo) 4,74%

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

EURO '000 (se non diversamente specificato)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	
FABBISOGNO NETTO																						
Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (5.1)	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	1.522	(1.526)
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie (netto) (5.2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(4)
Variazione del capitale circolante netto operativo e altri imp. correnti (5.3)	(82)	(250)	(47)	(548)	(122)	(282)	(122)	(541)	(189)	(336)	(203)	(535)	(271)	(392)	(14.697)	(272)	71	3.981	(12.464)	(12.641)	(102.826)	
Rimborso debiti in scadenza (5.4)	103.390	107.176	110.734	115.138	119.102	123.435	127.616	132.537	137.136	142.090	146.979	152.490	157.816	163.477	166.832	146.200	151.365	156.990	171.343	177.546	95.488	
Utili Distribuiti (5.4-bis)	47.539	47.354	47.156	47.035	46.848	46.630	46.398	46.241	46.016	45.765	45.494	45.301	45.027	44.737	46.769	72.947	72.581	72.281	69.408	75.280	1.346.365	
Saldo altri fabbisogni (5.5)																						
Totale fabbisogni (5.6)	152.369	155.802	159.365	163.147	167.350	171.305	175.414	179.759	184.485	189.041	193.792	198.778	204.094	209.344	200.426	220.397	225.539	234.774	229.809	241.707	1.337.497	
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	0	0	
Autofinanziamento (5.8)	152.116	155.665	159.122	163.132	167.063	171.130	175.154	179.678	184.179	188.832	193.509	198.618	203.767	209.092	214.521	219.985	225.026	230.232	235.661	241.491	244.245	
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	0	2.348.491	
Totale fabbisogno netto (5.9)	253	137	243	15	287	175	260	81	306	209	283	160	327	252	(14.095)	412	513	4.542	(5.852)	216	(1.255.239)	
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	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	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	0	(1.283.180)	
Prefinanziamento e ritenute a garanzia Contraente Generale (5.6-bis)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Variazione posizione finanziaria a breve (5.12)	253	137	243	15	287	175	260	81	306	209	283	160	327	252	(14.095)	412	513	4.542	(5.852)	216	27.941	
Totale copertura (5.13)	253	137	243	15	287	175	260	81	306	209	283	160	327	252	(14.095)	412	513	4.542	(5.852)	216	(1.255.239)	

Tasso di rendimento degli investimenti (progressivo) 4,74%

Allegato G) Programma di realizzazione dell'Opera

ID	WBS	Nome attività	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017					
			O	GIFIMIA	MIGLIA	SA	IO	NID	O	GIFIMIA	MIGLIA	SA	IO	NID	O	GIFIMIA	MIGLIA	SA	IO	NID
0		Ponte sullo Stretto																		
1	A	Realizzazione del Ponte sullo Stretto e dei collegamenti stradali e ferroviari in Calabria e Sicilia																		

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

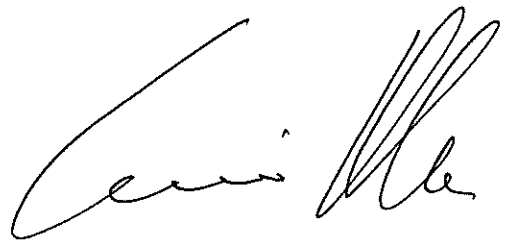
ALLEGATO SUB 2


COPIA PER
USO INTERNO

ALLEGATO F



**PIANO ECONOMICO FINANZIARIO
NOTE DI SINTESI**





Piano economico-finanziario allegato alla Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Stretto di Messina S.p.A.

Premessa

In coerenza con il piano originario di convenzione approvato il 30 dicembre 2003, il Piano finanziario è stato redatto tenuto conto di quanto previsto dal 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 2009.

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.

Tutti i valori sono stati inoltre arrotondati agli euro/migliaia, salvo diversa indicazione. Di seguito è stata riportata una sintesi delle principali ipotesi e dei risultati più importanti indicati dal Piano finanziario.

1. Volumi di traffico

I volumi di traffico attesi sono stati aggiornati per tener conto: a) delle indicazioni emerse dallo studio trasportistico che la Società ha recentemente portato a termine, effettuando anche estese indagini sul campo, per conseguire un'adeguata conoscenza dei flussi di traffico tra Sicilia e Continente su tutte le rotte e su tutti i modi, con dettaglio particolare per l'attraversamento dello Stretto, nonché b) dell'andamento della crescita economica nelle regioni meridionali nell'ultimo periodo e c) dell'aggiornamento dei programmi di sviluppo infrastrutturale dell'area del bacino potenziale di utenza del Ponte.

In particolare, le nuove previsioni si basano su:

- i risultati delle indagini conoscitive realizzate dalla Società che hanno avuto per oggetto in particolare l'andamento della domanda di mobilità da e per la Sicilia



2 di 13

negli anni 1995-2006 e la sua struttura di dettaglio nel 2005-2006 con un'attenzione particolare ai flussi di attraversamento dello Stretto di Messina

- l'andamento della crescita del PIL dell'Italia Meridionale negli ultimi anni e nuove previsioni di crescita delle Regioni Meridionali coerenti con i recenti documenti di programmazione economica e finanziaria (DPEF), adottando, ai fini delle previsioni di crescita della mobilità nell'area del bacino potenziale di utenza del Ponte, lo scenario "intermedio" tra quelli di verosimile massima e minima crescita;
- scenari trasportistici coerenti con i programmi aggiornati di potenziamento e/o completamento delle principali infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno, adottando ai fini della concorrenza tra Ponte e traghetti lo scenario c. d. "sfavorevole" all'utilizzo del Ponte;
- le variazioni intervenute nell'offerta dei servizi di traghettamento dello Stretto e, in particolare, la concentrazione delle attività di sbarco e imbarco dei veicoli pesanti lato Sicilia al nuovo molo di Tremestieri;
- gli incrementi tariffari applicati dalle società di traghettamento nel periodo 2003-'09 pari in media al 42% in termini reali e del 59% in termini nominali;
- l'ipotesi di introduzione di un servizio ferroviario metropolitano nell'area dello Stretto che colleghi Melito di Porto Salvo – Pellaro – Villa S. Giovanni in Calabria con Messina – Giampileri in Sicilia attraverso il Ponte.

Peraltro, in considerazione dell'attuale congiuntura economico-finanziaria e del conseguente impatto negativo sull'andamento del PIL e sulla domanda di trasporto e di mobilità, per ragioni di prudenza si è scelto, ai fini dell'aggiornamento del piano economico finanziario, di utilizzare le nuove previsioni di traffico al netto di un fattore di riduzione del 5% per la componente del traffico stradale e prevedendo inoltre che a partire dal 5° anno di esercizio (2022) i flussi di traffico stradale e ferroviario restino costanti e pari ai livelli raggiunti nell'esercizio precedente.

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.

In linea con la politica tariffaria attualmente praticata dai traghetti, sono state previste agevolazioni per il traffico locale.

Le tariffe sono espresse in euro/veicolo. Tale rappresentazione, benché difforme dalle indicazioni del Modello unificato di piano finanziario, risulta più significativa nel caso di grandi opere (tunnel, ponti, ecc.) come il ponte sullo Stretto. All'allegato H viene riportata la tabella dei livelli tariffari praticati per l'attraversamento del Ponte, che risultano allineati alle 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.

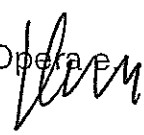
Sono stati previsti proventi da attività connesse /collaterali alla gestione dell'Opera per un ammontare non superiore al 2,5% dei ricavi totali annui.

5. Ipotesi tecniche

a. Durata

La durata prevista della concessione è di 43 anni (dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2046). Tale periodo tiene conto dell'espletamento delle attività

propedeutiche alla realizzazione, del periodo effettivo di realizzazione dell'Opera e a partire dal 2017, di un periodo di gestione di 30 anni.



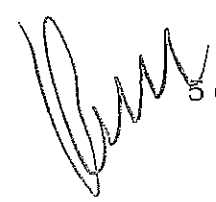
b. Corrispettivi affidatari e investimenti nel periodo di concessione

Il costo complessivo dei lavori da realizzare è pari a circa €4.950 milioni a valori 2009, totalmente a carico della Concessionaria, ed è stato stimato sulla base degli impegni assunti con Eurolink, General Contractor per le attività di progettazione e di realizzazione dell'insieme delle opere oggetto della concessione nonché per le attività di realizzazione della Variante di Cannitello, con il Gruppo Parsons, affidatario dei servizi di *project management consulting*, e con l'Associazione Temporanea di imprese costituita dalla capogruppo mandataria Fenice – Qualità per l'Ambiente S.p.A. – Agriconsulting Società per Azioni – Società per la consulenza e lo sviluppo delle attività agricole e ambientali, GfK Eurisko S.r.l., Nautilus Società Cooperativa, Theolab S.r.l., affidataria dei servizi di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale.

Tale importo è comprensivo dei costi aggiornati per la realizzazione delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, stimati complessivamente in ca. 156 €/milioni.

Corrispettivi Affidatari	
€/migliaia	
General Contractor - realizzazione Ponte sullo Stretto di Messina	4.755.437
PMC - realizzazione Ponte sullo Stretto di Messina	139.394
PMA - realizzazione Ponte sullo Stretto di Messina	32.390
Totale Corrispettivi per realizzazione Ponte sullo Stretto	4.927.221
General Contractor- realizzazione Variante di Cannitello	23.000
Totale Corrispettivi Affidatari	4.950.221

Tenendo conto anche dei costi di struttura capitalizzati (ca. 380€/milioni), degli imprevisti (ca. 230 €/milioni) e degli oneri finanziari capitalizzati (ca. 400 €/milioni), l'investimento nel periodo di concessione risulta pari ad € '09 a ca. 6,0 €/miliardi



INVESTIMENTO	
€/migliaia	
Totale Corrispettivi Affidatari	4.950.221
Totale altri costi di realizzazione	608.463
Oneri Finanziari Capitalizzati	395.874
Totale INVESTIMENTO	5.954.558

c. Periodo di costruzione e apertura al traffico

È stato previsto che i lavori inizino entro luglio 2011 e abbiano una durata complessiva di 66 mesi.

L'apertura al traffico dell'Opera è prevista per il 1° gennaio 2017.

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.

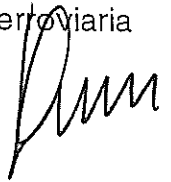
Le spese per il personale presuppongono che l'organico della società raggiunga a nel 2011 le 130 unità. Nel periodo di esercizio è previsto un organico complessivo di 220 unità.

I costi di gestione e amministrativi, di manutenzione ordinaria e straordinaria sono sostanzialmente allineati alle stime del precedente piano di convenzione.

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.

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, al netto dei contributi in c/impianti stanziati, è stato ammortizzato con il metodo dell'ammortamento finanziario a quote crescenti. 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, al netto dei contributi in conto impianti.

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. 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

In linea con la normativa in vigore l'aliquota IRES utilizzata nel piano è pari al 27,5% (nel piano originario di convenzione era pari al 33,0%) e l'aliquota IRAP al 3,9% (nel piano originario di convenzione era stato ipotizzato che tale forma di tassazione sarebbe stata abolita e che pertanto le Società non avrebbe sostenuto tale onere).

Non si è invece tenuto conto dell'introduzione da parte della Legge Finanziaria per il 2008 del limite alla deducibilità degli oneri finanziari nel periodo di esercizio nella misura massima del 30% del reddito operativo lordo. Pertanto, sebbene allo stato attuale la possibilità di escludere Stretto di Messina S.p.A. dall'applicazione di tale disciplina (in considerazione dell'oggetto sociale e dello status giuridico di organismo di diritto pubblico) sia ancora oggetto di verifica, il piano si basa sull'ipotesi che la Società possa pienamente dedurre gli oneri finanziari relativi al periodo di gestione e che quindi resti esclusa dall'applicazione della nuova norma fiscale.



8. Ipotesi finanziarie

Contributi in conto impianti

L'importo dei contributi in conto impianti, pari a 1.323 €/milioni, corrisponde alla somma di quanto stanziato dalla Legge n. 102/2009 (che ha convertito il decreto-legge 1 luglio '09 n.78) per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, pari a 1.300 €/milioni, e dell'importo del contributo per la realizzazione della Variante di Cannitello, pari a 23 €/milioni. Nel piano è previsto che SdM utilizzi tali contributi già a partire dal secondo semestre '09.

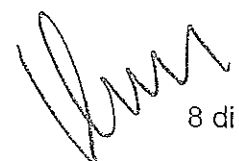
Non sono stati invece previsti contributi a fondo perduto da parte della Comunità Europea, sebbene il progetto del Ponte ne potrebbe beneficiare in quanto inserito nella lista dei progetti prioritari delle reti TEN.

Apporti degli azionisti

Per assicurare l'equilibrio economico e finanziario del progetto è stato previsto un aumento di capitale sociale di SdM di 900 €/milioni che si sommerebbe al capitale sociale già esistente di 383 €/milioni. In tal modo la somma delle risorse relative ai contributi ed al capitale proprio risulterebbe pari a 2,5 €/miliardi, in linea con il precedente piano finanziario di convenzione. È stato ipotizzato che l'ulteriore aumento di capitale sociale da 0,9 €/miliardi ancora da eseguire venga completato entro il 2014, in relazione alle esigenze di pagamento dei costi di realizzazione dell'opera.

Per ridurre i costi di finanziamento è stato ipotizzato, come nel piano di convenzione, di utilizzare prima e tutta l'equity e successivamente i più "costosi" finanziamenti bancari.

Si è inoltre conto di quanto disposto dalla convenzione di concessione in relazione alle priorità nella destinazione degli utili attesi e dei limiti alla remunerazione del capitale sociale (max tasso BCE + 5,00% negli anni in cui sono conseguiti utili e tasso BCE + 2,50% negli anni in cui non sono conseguiti utili) allorquando l'investimento non risulti totalmente ammortizzato.



Peraltro, ai fini dell'aggiornamento del piano è stato utilizzato per l'intero periodo di concessione un tasso BCE medio del 3,00% (valore allineato alla media del tasso BCE degli ultimi 4 anni) e non il tasso BCE corrente, pari all'1,00%, ritenuto eccezionalmente basso in conseguenza dell'attuale crisi finanziaria internazionale.

La distribuzione dei dividendi è prevista nei limiti delle disponibilità di cassa, senza ricorrere quindi a forme di indebitamento (gli utili non distribuiti sono evidenziati nell'apposita voce dello stato patrimoniale). L'erogazione dei dividendi ha luogo nell'esercizio successivo a quello in cui sono maturati e tiene conto degli eventuali utili non distribuiti negli esercizi precedenti.

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


Accensione nuovi prestiti

La struttura dei finanziamenti, come definita con il supporto degli adviser finanziari nel 2006, prevede:

- una Tranche "A" garantita dalla componente fissa del canone ferroviario;
- una Tranche "B" non garantita da specifici flussi di cassa;
- una VAT Facility per il finanziamento dei crediti IVA (e da questi ultimi garantita);
- una Stand by Facility di importo pari a 500 €/milioni per il finanziamento degli eventuali incrementi inattesi dei costi di realizzazione a fronte dei quali la Società, secondo quanto previsto dalla convenzione di concessione, ha diritto a contributi. Tali contributi saranno utilizzati per garantire il rimborso della medesima stand by Facility.

Il tasso di finanziamento, per tutte le forme di affidamento, è pari al valore medio del Tasso ufficiale di riferimento fissato dalla Banca Centrale Europea relativo agli ultimi 4 anni, pari al 3,00%, maggiorato di un punto percentuale, come previsto dal Modello unificato di piano finanziario.





Nel piano si ipotizza in particolare di utilizzare la Tranche "B" fino a tutto il 2017, coerentemente con la tempistica attesa di rimborso del prefinanziamento al General Contractor, che il rimborso della medesima tranche "B" inizi trascorsi 2 anni (periodo di grazia) dal termine del periodo di disponibilità ed avvenga in ciascun periodo nella misura massima possibile nel rispetto DSCR limite, che è stato prefissato ad 1,40. Tale valore è stato considerato congruo dagli adviser finanziari che nel 2006 hanno assistito la Società ed è stato ritenuto tuttora appropriato.

Per la Tranche "A" è stato ipotizzato che il periodo di utilizzo duri fino a tutto il 2016 (ultimo anno di realizzazione dell'Opera) e che il rimborso inizi a partire dal secondo anno di esercizio.

Sono stati, altresì, previsti inoltre i seguenti depositi vincolati:

- il *Debt Service Reserve Account* (DSRA), già previsto nel piano di convenzione, nel quale in ciascun periodo sono accantonate risorse sufficienti a onorare il servizio del debito del semestre successivo;
- il *Major Maintenance Reserve Account* (MMRA), non previsto nel piano di convenzione, nel quale in ciascun esercizio sono accantonate risorse sufficienti a coprire gli oneri di manutenzione straordinaria dei successivi tre esercizi;
- il *Cash Contingency Account* (CCA), non previsto nel piano di convenzione, nel quale vengono accantonati, prima del tiraggio del debito, risorse (per 100 €/milioni) con la finalità di far fronte alle esigenze finanziarie generate da eventuali incrementi inattesi dei costi di costruzione che non danno diritto a contributi a favore della Società.

I depositi vincolati e le disponibilità liquide generano proventi finanziari in ragione del tasso di interesse sulle giacenze, ipotizzato costante per tutta la durata della concessione e pari a 0,5%.

Prefinanziamento e ritenute a garanzia General Contractor

Nel piano sono stati previsti prefinanziamento e ritenuta a garanzia a carico del GC rispettivamente nella misura del 10% e del 0,5% dell'importo dei lavori eseguiti in


conformità a quanto previsto dall'accordo recentemente stipulato tra SdM ed il GC medesimo per il riavvio delle attività di realizzazione del progetto.

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:

- "Contributi in c/impianti" (riga 1.2 -bis) indica la quota di competenza dei contributi in conto impianti stanziati a favore della Società;
- "(altri proventi - utilizzo altri fondi rischi" (riga 1.2 -ter) indica l'importo degli altri proventi relativi all'utilizzo degli accantonamenti effettuati negli esercizi precedenti per rischi generici;
- "Imposte differite/(anticipate)" (riga 1.3 -bis) indica l'importo delle imposte differite/anticipate contabilizzate in ciascun esercizio secondo la normativa fiscale vigente;
- "Rettifica Costi Cap.ti per Amm.to beni non rev. e imm.ni imm.li" indica l'importo dei costi capitalizzati relativi alla capitalizzazione delle quote di ammortamento dei beni materiali non reversibili e delle immobilizzazioni immateriali;
- "Valore di riscatto" (riga 1.8-bis);
- "Contributi in c/Impianti - stanziamenti" registra l'importo dei contributi stanziati a favore della Società;
- "Contributi in c/Impianti - variazione crediti" indica la variazione dei crediti connessi ai contributi in conto impianti (riga 3.14 -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 e ritenute a garanzia Contraente Generale" (riga 1.15-bis) indica l'impegno del General Contractor a prefinanziare la realizzazione dell'Opera e l'importo delle ritenute a garanzia previste dal contratto di affidamento;
- "Altri Impegni finanziari - (acc.to)/disimpegno DSRA/CCA/MMRA" (riga 1.15-ter) indica la variazione della voce "DSRA, CCA, MMRA" (riga 3.14 -quater) del Conto



degli investimenti. Quest'ultima voce registra le variazioni attese dei depositi vincolati DSRA, CCA e MMRA già descritti in precedenza.

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.

Per ragioni di maggior chiarezza, 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 "Contributi in conto impianti" (riga 2.3 bis) indica la quota dei contributi in conto impianti di competenza di ciascun esercizio;
- 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;
- la voce "Costi Capitalizzati. Amm.to beni non rev. e imm.ni imm.li" (riga 2.27 -bis) indica l'importo dei costi capitalizzati relativi alla capitalizzazione delle quote di ammortamento dei beni materiali non reversibili e delle immobilizzazioni immateriali;
- 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;
- le "Imposte differite/(anticipate)" (riga 2.41 –bis) indica l'importo delle imposte differite/anticipate contabilizzate in ciascun esercizio secondo la normativa fiscale vigente.

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



12 di 13

servizio del debito acquisito e di remunerare adeguatamente il capitale sociale che viene restituito a fine concessione.



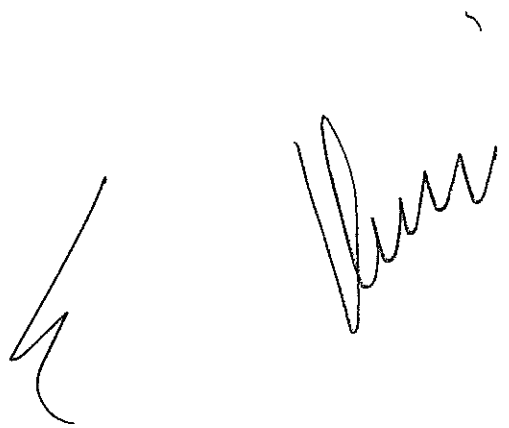
A fini espositivi, sono state introdotte delle ulteriori voci.

In particolare, nel Conto degli investimenti sono state inserite le seguenti voci:

- "Fondo amm.to finanziario" (riga 3.7 -bis) indica l'importo del fondo di ammortamento finanziario dei beni reversibili;
- "Crediti per contributi in c/impianti" (3.14 -bis) indica l'importo dei crediti connessi ai contributi in conto impianti;
- "Imposte Anticipate" (riga 3.14 -ter) indica l'importo delle imposte anticipate;
- "DSRA, CCA, MMRA" (riga 3.14 -quater) indica la consistenza complessiva dei depositi vincolati DSRA, CCA e MMRA.

Nel Conto dei finanziamenti sono state introdotte:

- "Utili (Perdite) anni precedenti" (riga 4.2 -bis);
- "Fondo Imposte differite" (riga 4.8 -bis) indica l'importo dell'eventuale fondo per imposte differite;
- "Prefinanziamento e ritenute a garanzia Contraente Generale" indica l'importo complessivo, a fine esercizio, del prefinanziamento a carico del contraente generale e delle ritenute a garanzia.



Allegato H

Tariffe medie prevalenti per il traghettamento dello Stretto di Messina- settembre 2009
Valori in Euro, IVA inclusa

	Tariffa base di sola andata	Tariffa minima per singolo transito
Motociclette	6,40	6,40
Auto	26,50	15,20
Autobus	143,50	143,50
Autocarri	85,50	85,50

Le tariffe esposte in tabella saranno aggiornate - per il periodo intercorrente tra il 1 gennaio 2010 ed il 30 giugno dell'anno precedente l'entrata in esercizio del collegamento viario- applicando il tasso di inflazione reale (in base all'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati - esclusi i tabacchi).

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

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

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

Fonte: Analisi Stretto di Messina S.p.A. su dati Caronte-Tourist S.p.A.