



Consorzio per le
AUTOSTRADE SICILIANE

Data della deliberazione

19 dicembre 2022

N° 34 / CD

OGGETTO:

**Atto di indirizzo circa
l'opportunità della stipula della Convenzione
tra il CAS e il Ministero
delle Infrastrutture e
della Mobilità sostenibili
per darne esecuzione.**

ESTRATTO DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

L'anno **duemilaventidue**, il giorno **diciannove** del mese di **dicembre**, alle ore 13,00, in Messina, presso gli Uffici del Consorzio, si è riunito il Consiglio Direttivo presieduto dal Presidente, Avv. Francesco Restuccia, con l'intervento dei Signori:

Avv. Chiara Sterrantino - Componente

Arch. Sergio Gruttaduria - Componente

Assiste il Direttore Generale Ing. Salvatore Minaldi.

O M I S S I S

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

PREMESSO E RITENUTO:

- **che**, con convenzione in data 30 settembre 1970 n. 13256, approvata e resa esecutiva con D.I. 30 settembre 1970 n. 2464, stipulata tra l'ANAS ed il Consorzio per l'Autostrada Siracusa-Gela, con convenzione in data 10 ottobre 1973 n. 13256, approvata e resa esecutiva con D.I. 11 ottobre 1973 n. 1430, stipulata tra l'ANAS ed il Consorzio per l'Autostrada Messina-Catania e con convenzione in data 8 febbraio 1974 n. 13488, approvata e resa esecutiva con D.I. 8 febbraio 1974 n. 309, stipulata tra l'ANAS ed il Consorzio per l'Autostrada Messina-Palermo, sono stati affidati ai tre distinti Consorzi Autostradali, la concessione di costruzione ed esercizio rispettivamente delle autostrade Siracusa-Gela, Messina-Catania e Messina-Palermo;
- **che**, con D.I. 8 maggio 1997, adottato dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro del Tesoro, in attuazione alla previsione normativa contenuta nell'art.16 della Legge 12 agosto 1982 n. 531, le concessioni sopra citate sono state trasferite al Consorzio per le Autostrade Siciliane, per la costruzione e gestione delle autostrade A18 Siracusa-Gela, A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo;
- **che** l'art. 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e l'art. 18-bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, dispongono, rispettivamente, la sospensione del rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade e la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto;
- **che** l'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531 dispone che la sospensione della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, già disposta dall'art. 18-bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, è riferita esclusivamente ai soli lavori di primo impianto, con esclusione di eventuali successivi interventi di adeguamento di autostrade già concesse tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio;
- **che** in data 27 novembre 2000, è stata sottoscritta tra l'Anas-Ente Nazionale per le Strade e il Consorzio per le Autostrade Siciliane lo Schema di Convenzione che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione delle autostrade assentite, approvata con D.I. registrata alla Corte dei Conti in data 13 luglio 2001;
- **che** in data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D.L. 262/2006, convertito - con modificazioni – dalla Legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), modificata dall'Art. 1, comma 1030 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che ha introdotto nuove disposizioni per quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali;
- **che** in data 15 giugno 2007 il Cipe ha approvato la direttiva n. 39 in materia di regolazione economica del settore autostradale, ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006, che ha sostituito la precedente Direttiva n. 1 del 26 gennaio 2007;
- **che** in data 30 luglio 2007, il Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha emanato la Direttiva *"Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione comunitaria"* (G.U.R.I. n. 224 del 26.09.2007);
- **che** in data 7 giugno 2008 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 della Serie Generale la legge 6 giugno 2008 n. 101 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, il cui articolo 8 duodecies reca nuove disposizioni in materia di concessioni autostradali modificando l'art. 2, comma 82, del Decreto Legge n. 262/2006 e s.m.i.
- **che** in data 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, n. 280 della Serie Generale il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale, convertito, con modificazioni, nella Legge 28 gennaio 2009, n. 2, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 gennaio 2009;

- che in data 31 dicembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 304 della Serie Generale il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie vigenti, convertito, con modificazioni, nella Legge 27 febbraio 2009, n. 14, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, n. 49 del 28 febbraio 2009;

- che il Concessionario intende stipulare una Convenzione a riequilibrio delle condizioni della concessione ai sensi della citata direttiva CIPE n. 39/2007 del 15 giugno 2007;

- che ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i., tra le parti viene stipulata la presente convenzione ricognitiva e novativa della precedente convenzione stipulata in data 27 novembre 2000;

- che a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli art. 11, comma 5, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n. 14, e art. 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data, tra cui quella del 27 novembre 2000 sopra citata;

- che, per dare attuazione alla summenzionata disposizione normativa, con D.M. 1° ottobre 2012, n. 341, è stata istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Struttura di Vigilanza sulle concessionarie autostradali - a cui sono state conferite le funzioni di Concedente – divenuta, dapprima, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ai sensi del DPCM n. 72 del 11.02.2014 e, successivamente, Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali;

VISTO il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che, nel modificare gli articoli 37 e 43 del decreto legge n. 201/2011, ha attribuito all'Autorità di Regolazione dei Trasporti la competenza a definire il sistema tariffario di pedaggio anche delle convenzioni in essere, nonché ad esprimere un parere nell'ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica delle medesime convenzioni;

VISTO l'articolo 43, commi 1, 2 e 2 bis del decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, con le modifiche introdotte dall'art. 16, comma 1, lett. b), del decreto legge n. 109/2018, convertito, con modificazioni dalla legge n. 130/2018;

VISTO l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8, come modificato dall'articolo 13, comma 5, del D.L. 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla Legge 26 febbraio 2021, n. 21 e successivamente dall'articolo 2, comma 1, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, con modificazioni, dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, che prevede: *"Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economici finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021"*;

VISTO altresì l'articolo 35, comma 1, del decreto legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8 che prevede: *"1. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di*

investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)";

CONSIDERATO che, in ragione di quanto sopra, il Consorzio reputi positivo l'aggiornamento della convenzione ai seguenti fini:

- dell'attuazione, per tutta la durata della concessione, della migliore disciplina tariffaria introdotta, ai sensi del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
 - dell'adozione di modalità e procedure riconducibili alle migliori pratiche di controllo con cui effettuare le attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi;
 - dell'applicazione della disciplina di cui all'articolo 35 del decreto-legge n.162 del 2019, in conformità alla puntuale tipizzazione delle ipotesi di grave inadempimento che giustificano la risoluzione della Convenzione;
- VISTO** lo schema di convenzione allegato, intercorso tra il Consorzio e il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili;

Tanto premesso e ritenuto,

Visto il vigente Statuto del Consorzio per le Autostrade Siciliane,



si propone che il Consiglio Direttivo

DELIBERI

FORMULARE ATTO DI INDIRIZZO circa l'opportunità che la competenza gestionale stipuli lo schema di convenzione allegato intercorso tra il Consorzio e il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili e vi dia esecuzione.

Il Dirigente Generale
(Ing. Salvatore Minaldi)



IL CONSIGLIO DIRETTIVO

VISTE le premesse ed i contenuti esposti nella parte motiva della superiore proposta.

VISTI i pareri – come di seguito espressi – in ordine all’adozione del presente provvedimento:

Il Responsabile dell’Ufficio Finanziario e di Ragioneria

in ordine alla proposta di deliberazione relativa a: “*Atto di indirizzo circa l’opportunità della stipula della convenzione tra il Consorzio e il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili*”, esprime parere FAVOREVOLE

Il Responsabile
(Dott.ssa Caterina Lombardo)


Il Dirigente Generale

in ordine alla proposta di deliberazione relativa a: “*Atto di indirizzo circa l’opportunità della stipula della convenzione tra il Consorzio e il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili*”, esprime in linea tecnica parere FAVOREVOLE

Il Dirigente Generale
(Ing. Salvatore Minaldi)


VISTO il vigente Statuto del Consorzio per le Autostrade Siciliane;

ad unanimità di voti

DELIBERA

FORMULARE ATTO DI INDIRIZZO circa l’opportunità che la competenza gestionale stipuli lo schema di convenzione allegato intercorso tra il Consorzio e il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili e vi dia esecuzione.

IL SEGRETARIO
(Ing. Salvatore Minaldi)


IL PRESIDENTE
(Avv. Francesco Restuccia)


SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA

TRA

il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI, in seguito per brevità "Concedente", elettivamente domiciliato in Piazzale Porta Pia 1 - 00198 Roma (RM) (C.F.: 97532760580), in persona del Dott. Felice Morisco, Direttore Generale _____

E

Il CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE, con sede legale in Contrada Scoppo, in seguito per brevità "Concessionario", (C.F. n. 01962420830), in persona di ing. giusta poteri allo stesso conferiti il

*

L'anno duemilaventidue, il giorno ___ del mese di _____, presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in Roma, Piazzale di Porta Pia n.1, le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

PREMESSO

- che, con convenzione in data 30 settembre 1970 n. 13256, approvata e resa esecutiva con D.I. 30 settembre 1970 n. 2464, stipulata tra l'ANAS ed il Consorzio per l'Autostrada Siracusa-Gela, con convenzione in data 10 ottobre 1973 n. 13256, approvata e resa esecutiva con D.I. 11 ottobre 1973 n. 1430, stipulata tra l'ANAS ed il Consorzio per l'Autostrada Messina-Catania e con convenzione in data 8 febbraio 1974 n. 13488, approvata e resa esecutiva con D.I. 8 febbraio 1974 n. 309, stipulata tra l'ANAS ed il Consorzio per l'Autostrada Messina-Palermo, sono stati affidati ai tre distinti Consorzi Autostradali, la concessione di costruzione ed esercizio rispettivamente delle autostrade Siracusa-Gela, Messina-Catania e Messina-Palermo;
- che, con D.I. 8 maggio 1997, adottato dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro del Tesoro, in attuazione alla previsione normativa contenuta nell'art.16 della Legge 12 agosto 1982 n. 531, le concessioni sopra citate sono state trasferite al Consorzio per le Autostrade Siciliane, per la costruzione e gestione delle autostrade A18 Siracusa-Gela, A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo;
- che l'art. 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e l'art. 18-bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, dispongono, rispettivamente, la sospensione del rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade e la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto;
- che l'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531 dispone che la sospensione della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, già disposta dall'art. 18-bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, è riferita esclusivamente ai soli lavori di primo impianto, con esclusione di eventuali successivi interventi di adeguamento di autostrade già concesse tra i quali

la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio;

- che in data 27 novembre 2000, è stata sottoscritta tra l'Anas-Ente Nazionale per le Strade e il Consorzio per le Autostrade Siciliane lo Schema di Convenzione che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione delle autostrade assentite, approvata con D.I. registrata alla Corte dei Conti in data 13 luglio 2001;*
- che in data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D.L. 262/2006, convertito - con modificazioni – dalla Legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), modificata dall'Art. 1, comma 1030 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che ha introdotto nuove disposizioni per quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali;*
- che in data 15 giugno 2007 il Cipe ha approvato la direttiva n. 39 in materia di regolazione economica del settore autostradale, ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006, che ha sostituito la precedente Direttiva n. 1 del 26 gennaio 2007;*
- che in data 30 luglio 2007, il Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha emanato la Direttiva “Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione comunitaria” (G.U.R.I. n. 224 del 26.09.2007);*
- che in data 7 giugno 2008 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 della Serie Generale la legge 6 giugno 2008 n. 101 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, il cui articolo 8 duodecies reca nuove disposizioni in materia di concessioni autostradali modificando l'art. 2, comma 82, del Decreto Legge n. 262/2006 e s.m.i.*
- che in data 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, n. 280 della Serie Generale il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale, convertito, con modificazioni, nella Legge 28 gennaio 2009, n. 2, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 gennaio 2009;*
- che in data 31 dicembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 304 della Serie Generale il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie vigenti, convertito, con modificazioni, nella Legge 27 febbraio 2009, n. 14, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, n. 49 del 28 febbraio 2009;*
- che il Concessionario intende stipulare una Convenzione a riequilibrio delle condizioni della concessione ai sensi della citata direttiva CIPE n. 39/2007 del 15 giugno 2007;*
- che ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i., tra le parti viene stipulata la presente convenzione ricognitiva e novativa della precedente convenzione stipulata in data 27 novembre 2000;*
- che a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli art. 11, comma 5, del*

risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8 che prevede: "I. In caso di revoca, di decadenza o di VISTO altresì l'articolo 35, comma 1, del decreto legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con termine del 30 marzo 2020 e perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021";

precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel 30 marzo 2020 i concionari presentano al Comitato normativa, che annullano e sostituiscono ogni economico finanziario, riformulate ai sensi della predetta normativa, dei piani finanziari presentati nel 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, Entro il 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani finanziari presentati agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatore e quindiennale è previsto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative Legge 9 novembre 2021, n. 156, che prevede: "Per i concessionari il cui periodo regolatore successivamente dall'articolo 2, comma 1, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, con modificazioni, dalla 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modifiche dall'articolo 13, comma 5, del D.L. modificazioni nella legge 28 febbraio 2020, n. 8, come modificato dall'articolo 13, comma 1, lett. b), del VISTO l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019, convertito, con decreto legge n. 109/2018, convertito, con modificazioni dalla legge n. 130/2018;

VISTO l'articolo 43, comma 1, 2 e 2 bis del decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, con le modifiche introdotte dall'art. 16, comma 1, lett. b), del VISTO l'articolo 43, comma 1, 2 e 2 bis del decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni aggiornamento/previsione periodica delle medesime convenzioni;

VISTO il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contatti Concessori Autostradali;

- che, nel modificare gli articoli 37 e 43 del decreto legge n. 201/2011, ha attribuito all'Autorità di Regolazione dei Trasporti la competenza a definire il sistema tariffario di pedaggio anche delle convensioni in essere, nonché ad esprimere un parere nell'ambito della procedura di che, nel modificare gli articoli 37 e 43 del decreto legge n. 201/2011, ha attribuito all'Autorità di VISTO il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130,

Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contatti Concessori Autostradali;

72 del 11.02.2014 e, successivamente, Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta autopista, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni di Autostradali ai sensi del DPCM n. 341, è stata istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Struttura di Vigilanza sulle concessioni di autostradali - a cui sono state conferite le funzioni di Concedente - diventa - che, per dare attuazione alla summenzionata disposizione normativa, con D.M. 1º ottobre 2012, n. novembre 2000 sopra citata;

in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data, tra cui quella del 27 decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente

more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)";

CONSIDERATO che in data ... l'Autorità di Regolazione e Trasporti ha adottato la delibera n.

CONSIDERATO che, in ragione di quanto sopra, le parti intendono procedere alla revisione della Convenzione ai fini:

- dell'attuazione, per tutta la durata della concessione, della disciplina tariffaria introdotta, ai sensi del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera n. ... del ...;*
- dell'adozione di modalità e procedure riconducibili alle migliori pratiche di controllo con cui effettuare le attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi;*
- dell'applicazione della disciplina di cui all'articolo 35 del decreto-legge n.162 del 2019, in conformità alla puntuale tipizzazione delle ipotesi di grave inadempimento che giustificano la risoluzione della Convenzione;*

VISTA la delibera CIPESSE n. ... del ... con la quale è stata approvata la presente Convenzione Unica, il Piano Economico Finanziario e gli altri allegati alla Convenzione Unica;

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

Sezione I – Amministrativa Contrattuale

ARTICOLO 1

Premesse

1.1 Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale della presente Convenzione Unica.

1.2 La presente Convenzione Unica, redatta ai sensi dell'art. 2, comma 82, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modifiche, sostituisce ad ogni effetto la convenzione sottoscritta in data 27 novembre 2000, approvata con D.I. registrata alla Corte dei Conti in data 13 luglio 2001, n. 392.

1.3 La presente Convenzione Unica ha contenuto ricognitivo della convenzione stessa indicata al comma 1.2, nonché di adeguamento alle previsioni dell'art. 2, comma 83 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006 n. 286 e successive modifiche, della normativa comunitaria e della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007.

1.4 Le Parti si danno reciprocamente atto di non avere alcun diritto, pretesa, interesse o aspettativa in relazione alla convenzione del 27 novembre 2000 ed a qualsivoglia atto o provvedimento intercorso precedentemente alla stipula della presente Convenzione.

ARTICOLO 2

(Oggetto)

2.1 La presente convenzione disciplina tra Il Concedente e il Concessionario la costruzione e l'esercizio delle seguenti autostrade già assentite in concessione di costruzione ed esercizio in forza di precedenti convenzioni stipulate con il Concedente richiamate in premessa:

- a) A18 Siracusa-Gela Km 112,7 (in esercizio Km 47,8)
- b) A18 Messina-Catania Km.76,8
- c) A20 Messina -Palermo Km.183.

2.2 Sono affidate al Concessionario le attività e i compiti necessari per l'esercizio delle autostrade sopra indicate, secondo le modalità e i termini di cui ai successivi articoli della presente convenzione, nonché, ai sensi dell'art. 7, gli interventi di completamento, nonché ai sensi dell'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n. 531, la progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento, richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio, nonché, ai sensi dell'art. 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531, di quelli inerenti l'adeguamento della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane, di seguito indicati:

Costruzione dell'Autostrada Siracusa-Gela: Completamento 2° tronco Rosolini-Ragusa; Lotti compresi da Rosolini a Ragusa.

2.3 Fanno parte integrante della presente Convenzione i seguenti allegati:

- A) Tariffe di pedaggio;
- B) Piano Finanziario Regolatorio (PFR): il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità (Allegato -

Tabella 1), da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato;

- C) *Qualità;*
- D) *Aggiornamento tariffario;*
- E) *Piano Economico Finanziario (PEF): il modello di pianificazione economico-finanziaria relativa all'attività oggetto di concessione e alle attività commerciali collegate redatto sulla base delle ipotesi tariffarie sviluppate nel PFR;*
- F) *Piano della manutenzione: documento di pianificazione degli interventi di manutenzione ordinaria distinta per classificazione dei lavori;*
- G) *Elenco delle subconcessioni dei servizi nelle aree di servizio autostradali: documento ricognitivo dei rapporti di subconcessioni in essere;*
- H) *Studio di traffico: analisi delle previsioni di traffico formulate per la predisposizione del PEF/PFR, elaborate e certificati da soggetti terzi indipendenti per il primo quinquennio regolatorio;*
- H-bis) *Meccanismo di calcolo del revenue sharing;*
- I) *Dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 6 della Direttiva Ministeriale 283/98;*
- J) *Elenco elaborati dei progetti: documento ricognitivo e di aggiornamento dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi, eseguiti su autorizzazione del Concedente, e di quelli già validati dallo stesso Concedente;*
- K) *Elenco e descrizione delle opere. Piano degli investimenti: documento di pianificazione delle opere in corso e di quelle da realizzare (definiti sulla base dei criteri stabiliti nella regolazione ART), corredata per ciascuna opera dello stato di avanzamento dei lavori avviati e da un cronoprogramma dei lavori da eseguire, da aggiornare annualmente per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato; il documento evidenzia separatamente gli interventi non remunerati in tariffa, concordati tra le Parti a titolo di misure compensative. Il documento è inclusivo dei cronoprogrammi degli interventi;*
- L) *Sistema di contabilità separata: il modello di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, integrato alla contabilità generale e di bilancio, che il concessionario redige sulla base dei criteri definiti dalle delibere dell'Autorità di regolazione;*
- M) *Cronoprogramma degli interventi;*
- N) *Sistema di sanzioni e penali: disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali, aggiornato in coerenza con la presente Convenzione Unica;*
- O) *Attestazione dei requisiti di solidità patrimoniale: documento di verifica e di aggiornamento degli elementi finanziari e patrimoniali che concorrono alla definizione di adeguati indici di solidità finanziaria e patrimoniale;*
- P) *Elenco del contenzioso oggetto di rinuncia.*

ARTICOLO 2bis

Definizioni

2bis.1 Salvo diversa specifica indicazione, i seguenti termini avranno il significato qui di seguito indicato:

- a. **Periodo concessorio:** il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio;
- b. **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del price cap (tra i quali i costi — meglio definiti al punto 5.5 dalle varie Delibere dell'ART relative alla regolamentazione tariffaria — riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC;
- c. **Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria;
- d. **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio;
- e. **Price cap:** il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 5.2 della Delibera dell'ART n.../.. relative alla regolamentazione tariffaria) per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X_t ;
- f. **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* :** percentuale complessiva di recupero di produttività fissata con cadenza quinquennale dall'Autorità per la concessione;
- g. **Indicatore di produttività X_t :** il fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del price cap) della componente tariffaria di gestione imputato a ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente variabile all'interno dello stesso), derivato dal valore di X^* ;
- h. **Asset reversibili:** gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione;
- i. **Asset non reversibili:** gli asset prevalentemente costituiti da beni quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo;
- j. **Oneri integrativi:** gli eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale connessi all'affidamento in concessione;

- k. **Opere realizzate o in corso di realizzazione:** ai fini tariffari si intendono realizzate o in corso di realizzazione le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) già realizzate, (ii) in corso di realizzazione, in quanto sia già intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori;
- l. **Opere da realizzare:** ai fini tariffari si intendono da realizzare le opere assentite dal concedente che, alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità, siano: (i) da realizzare, per le quali non sia ancora intervenuta la stipula del contratto di affidamento dei lavori o, se antecedente, la consegna dei lavori, oppure (ii) oggetto di nuove pattuizioni convenzionali;
- m. **Sistema tariffario previgente:** il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione;
- n. **Poste figurative:** le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti;
- o. **Revenue sharing:** il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di maggiori ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR.
- p. **Valore di subentro:** indennizzo a carico del subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori;
- q. **Modello econometrico delle frontiere di efficienza:** il modello adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti per individuare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione di variabili tecniche ed economiche tra cui le estese chilometriche delle tratte autostradali esercite. Tale modello, inizialmente posto a base della delibera n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato successivamente utilizzato dall'Autorità per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;
- r. **Sistema tariffario previgente:** il regime tariffario previsto dalla convenzione di concessione vigente alla data di pubblicazione del presente Sistema tariffario sul sito web dell'Autorità;
- s. **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità, da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del Sistema tariffario adottato.

Art. 3 – Obblighi del Concessionario

3.1 Il Concessionario assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, alla progettazione definitiva ed esecutiva, alla costruzione ed alla manutenzione ed esercizio dell'autostrada sino alla scadenza della concessione, così come indicato all'art. 2.

3.2 In particolare, il Concessionario provvede:

- a) alla gestione tecnica delle infrastrutture concesse;
- b) al mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse, garantendo il livello ottimale delle condizioni di sicurezza delle autostrade nei termini rappresentati nel PEF, secondo l'ordine di priorità meglio precisato nel Piano della Manutenzione (allegato F);
- b-bis) ad eseguire, anche mediante l'ausilio di soggetti terzi di elevata specializzazione, l'attività di verifica sullo stato delle infrastrutture gestite e la programmazione degli interventi manutentivi in conformità degli standard di controllo più avanzati dal punto di vista tecnico e dal punto di vista degli standard di sicurezza, come individuati dalla disciplina regolamentare adottata dal Concedente;
- c) all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale;
- d) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti delle tratte autostradali assentite in concessione;
- e) in conformità alle previsioni contenute nel punto 24 della Delibera dell'ART n.../.., a rilevare ed a comunicare al Concedente e all'Autorità di regolazione dei trasporti, dopo la scadenza del periodo transitorio, entro il 30 settembre di ogni anno, gli esiti del monitoraggio e gli indicatori di qualità del servizio;
- f) ad attuare le direttive concernenti l'erogazione dei servizi all'utenza da parte del Concessionario con l'individuazione dei livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e dei livelli specifici riferiti alla singola prestazione, assunte dal Concedente con le modalità di cui all'art. 2, comma 86, lett. b), del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006 n. 286 e successive modifiche;
- g) alla progettazione ed esecuzione delle opere indicate all'art. 2, così come previsto nel piano economico finanziario allegato E;
- g-bis) a presentare ogni anno l'aggiornamento dei cronoprogrammi di cui all'Allegato M della Convenzione Unica;
- h) a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione che intende eseguire nell'anno successivo. La classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione è riportata nell'elenco allegato F alla presente Convenzione;

- i) a presentare al Concedente, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui alla precedente lett. h);
- j) alla effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, delle rilevazioni statistiche della circolazione;
- k) oltre all'aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni delle norme in vigore, alla tenuta della contabilità analitica relativa a ciascuna tratta autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa, sia per la attività di costruzione e manutenzione, sia per le attività di gestione, attuando le direttive che saranno impartite dal Concedente per la separazione contabile e amministrativa e per la verifica dei costi delle singole prestazioni, per assicurarne, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per ciascuna attività svolta, nonché alla trasmissione al Concedente con cadenza trimestrale, al fine dell'esercizio del potere di controllo e dell'aggiornamento delle tariffe, della verifica dei costi delle singole prestazioni suddivisi tra quelli di gestione e quelli di costruzione. Inoltre, a partire dal primo anno di applicazione del presente Sistema tariffario, il concessionario aggiorna il sistema di contabilità analitica, adottando i criteri di costo e le regole di separazione contabili nell'allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, definiti della Delibera dell'ART n.../.., e in coerenza con i bilanci di esercizio;
- l) alla tenuta di una distinta contabilità analitica per ogni altra attività consentita dalle vigenti disposizioni di legge eventualmente svolta, non riferibile alla concessione, nel rispetto delle regole di separazione contabile previste della Delibera dell'ART n.../.., e in coerenza con i bilanci di esercizio, nonché alla trasmissione dei relativi dati al Concedente ai sensi e secondo la tempistica di cui alla successiva lettera o), ai fini dell'esercizio del potere di controllo ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007;
- m) ad effettuare la valutazione, ai sensi dell'art. 2426, n. 4, codice civile, di ciascuna immobilizzazione, consistente in partecipazioni in imprese controllanti, controllate e collegate, ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, fornendo in apposito paragrafo della nota integrativa del Bilancio di esercizio le informazioni sui costi, sui ricavi e sugli investimenti, ivi comprese quelle inerenti alla struttura organizzativa del Concessionario medesimo, concernenti le operazioni intercorse con le società controllanti, le controllanti di queste ultime e le imprese controllate. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi da regolamento delle operazioni intragruppo, questi ultimi confrontati con i prezzi di mercato;
- n) alla trasmissione, su richiesta del Concedente e, in ogni caso, con cadenza trimestrale, delle informazioni inerenti i dati economici, finanziari, tecnici e gestionali della concessione, conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo, anche in via telematica, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27, consentendo al Concedente ogni attività di verifica ed ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi;

- o) alla fornitura al Concedente, con cadenza trimestrale, del quadro informativo dei dati economici, finanziari e gestionali, anche in via telematica secondo le direttive che saranno impartite dal Concedente, consentendo al Concedente stesso ogni attività di verifica e ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27;
- p) a certificare il bilancio, ai sensi dell'art. 11, comma 5, L. n. 498/92, a mezzo di una società di revisione, anche se società non quotata in borsa, da scegliere ai sensi della normativa vigente;
- q) a mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale di cui all'allegato O;
- r) ad affidare i lavori, servizi e forniture afferenti la realizzazione e l'esercizio delle autostrade assentite nel rispetto della legislazione vigente alla data dell'affidamento;
- s) VUOTO ;
- t) VUOTO ;
- u) a vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese comunque collegate al Concessionario, che siano realizzatrici della relativa progettazione.
- v) a farsi prestare tutte le garanzie e coperture assicurative previste dal d. lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.;
- w) a prevedere e mantenere nel proprio statuto idonee misure atte a prevenire i conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità, nonché per almeno alcuni di essi, di indipendenza, ferma restandio l'applicazione delle norme di legge statale e regionale relative alla inconferibilità e ineleggibilità per i titolari di cariche e qualifiche all'interno degli enti pubblici, nonché la disciplina di pari rango relativa che disciplina il conflitto di interessi nell'ambito degli enti pubblici economici;
- x) a sottoporre al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per la loro valutazione tecnico – economica, i progetti delle opere nei casi previsti dall'art. 215 d lgs. n. 50/16 e ss.mm.ii. e da ogni altra norma che lo preveda;
- y) a non ostacolare direttamente o indirettamente l'esercizio da parte del Concedente dei poteri di ispezione, di accesso e di acquisizione della documentazione e delle notizie utili alla verifica del rispetto da parte del Concessionario degli obblighi su di esso gravanti ai sensi di legge e della Convenzione Unica, nonché a fornire al Concedente, per i medesimi fini, tutte le notizie dallo stesso richieste;
- z) a mantenere la previsione dell'art. 13 dello Statuto consortile, a mente della quale fanno parte del Collegio Sindacale un funzionario del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che ne assume la presidenza, e uno del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili;
- Z1) ad osservare quanto previsto dalla direttiva 30 luglio 2007, emanata dal Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, richiamata nelle premesse e nel successivo art 10 bis, comma 9;

- aa) a prestare in caso di operazioni di carattere straordinario (fusioni, scissioni, acquisti o cessioni di rami di azienda e altre operazioni di trasformazione societaria) tutte le garanzie idonee ad assicurare la completa realizzazione delle opere assentite in concessione e non eseguite alla data dell'operazione;*
- bb) ad assicurare, in caso di operazioni di carattere straordinario di cui alla lettera aa) che, all'esito dell'operazione stessa, il costo della provvista finanziaria occorrente per l'adempimento degli obblighi di convenzione, non sarà superiore a quanto precedentemente sostenuto, assumendo come elemento di giudizio anche le variazioni del rating;*
- cc) a richiedere la preventiva autorizzazione al Concedente, per l'esecuzione di operazioni di carattere straordinario di cui alle precedenti lettere aa) e bb) in conformità alla normativa comunitaria di cui al regolamento CE n. 139/2004, nonché alla normativa nazionale;*
- ee) a richiedere al CIPE il Codice Unico di Progetto per ogni intervento – anche se realizzato con risorse finanziarie derivanti da tariffa – e di riportare l'adempimento a tale obbligo su tutta la documentazione amministrativa e contabile relativa all'intervento stesso.*

3.2bis - Il Concessionario dà atto ed accetta che, ai sensi di quanto previsto al successivo art. 11, l'aggiornamento periodico del PEF/PFR sarà effettuato con le modalità previste della Delibera dell'ART n..../.., con aggiornamento della presente Convenzione per quanto necessario ai sensi dell'articolo 43 del decreto legge n. 201/2011. Con le medesime modalità si procederà nei casi di revisione del PEF/PFR conseguente ad un nuovo piano di investimenti, ovvero ad eventi straordinari che determinino un'alterazione del PEF/PFR allegato alla Convenzione".

3.3 Il Concessionario provvede ad aggiornare annualmente ed a presentare al Concedente il Catasto Stradale Informatizzato (art. 13, comma 6 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada").

3.4 Per il servizio di Polizia sono a carico del Concessionario la costruzione e la manutenzione delle casermette, ai sensi dell'accordo sottoscritto tra AISCAT ed il Ministero degli Interni, le quali fanno parte integrante delle pertinenze autostradali.

3.5 Il Concessionario, qualora lo ritenga necessario ed opportuno per la sicurezza del traffico, provvede alle spese connesse a particolari prestazioni eccedenti il servizio normale, che venissero effettuate dalle Forze di Polizia Stradale, previo assenso del Concedente.

3.6 Il Concessionario, in particolare qualora constati la realizzazione di un'opera all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada, ne dà immediata comunicazione al Concedente, procedendo a termini di legge.

3.7 Alla scadenza del periodo della concessione, il Concessionario provvede al trasferimento in proprietà al Concedente delle autostrade assentite in concessione, nonché delle loro pertinenze, a titolo gratuito ed in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

3.8 Nel caso di accensione di mutui, per nuovi lavori, che non trovino estinzione entro il periodo di concessione, il Concessionario dovrà negoziarli prevedendo la possibilità di estinguere anticipatamente tali debiti alla scadenza del periodo di concessione.

3.9 Il Concessionario dà atto ed accetta che l'aggiornamento e la revisione del piano economico finanziario allegato alla presente Convenzione Unica sono effettuati ai sensi di quanto previsto al successivo art. 11.

3.10 Il Concessionario consente al Concedente l'utilizzo della sede autostradale e sue pertinenze per la posa in opera di cavi. Le modalità e le condizioni di detta utilizzazione a titolo gratuito, per il solo perseguimento di finalità organizzative interne, realizzate direttamente e connesse alla gestione delle strade, restando escluso ogni diritto di concedere a terzi, sotto alcuna forma, l'utilizzo dei cavi posati (fatto salvo il ristoro di ogni costo comunque sopportato dal Concessionario), sono stabilite con apposito disciplinare in conformità di quanto sopra.

3.11 Il Concessionario è responsabile civilmente e penalmente per tutte le attività derivanti dalla presente convenzione.

3.12 Il Concessionario si impegna a recepire in tariffa le variazioni della componente qualità secondo quanto previsto dalla Delibera Art ... del

3.13 Il soggetto aggiudicatore dell'opera effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Il medesimo soggetto assicura, altresì, al CIPE, flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144.

Art. 4 – Durata della concessione

4.1 La scadenza della concessione è fissata al 31.12.2030.

4.2 Fermo e impregiudicato quanto previsto dall'art. 178 d. lgs. n. 50/16 e ss.mm.ii., alla scadenza del periodo di durata della concessione, il Concessionario provvede al trasferimento in proprietà al Concedente dell'autostrada assentita in concessione nonché delle relative pertinenze, a titolo gratuito, in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

4.3 Il Concedente, fermo restando quanto previsto all'art. 5 della presente Convenzione, almeno due anni prima dell'inizio dell'ultimo periodo regolatorio, effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato tecnico complessivo dell'infrastruttura ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi, in conformità degli impegni assunti convenzionalmente. Un anno prima della scadenza del periodo di durata della concessione, il Concedente verifica, in contraddittorio con il Concessionario, il rispetto degli impegni assunti di cui sopra. La mancata osservanza di tali obblighi determina l'avvio del procedimento di decadenza di cui all'art. 9 della presente Convenzione, con il risarcimento dei danni e l'irrogazione della sanzione di cui all'art. 9.

4.4 Alla scadenza del periodo di durata della concessione i rapporti inerenti all'eventuale successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente sono regolati dal successivo art. 5.

Art. 5

Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente

5.1 Alla scadenza della concessione, salva diversa indicazione del Concedente, il Concessionario resta obbligato a proseguire nella gestione ordinaria delle autostrade e delle relative pertinenze, alle condizioni della presente Convenzione, fino al trasferimento della gestione stessa al Concessionario subentrante e ferme restando gli obblighi manutentivi a garanzia della sicurezza della circolazione.

5.2 Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente si impegna ad avviare le procedure di affidamento con congruo anticipo, comunque non inferiore ai 24 (ventiquattro) mesi prima della data di scadenza della concessione, in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio delle autostrade.

5.3 Il Concedente e il Concessionario, effettuano in contraddittorio, ai sensi dell'art. 178, comma 6, del Dlgs. 50 del 2016, almeno due anni prima della scadenza della concessione, le valutazioni sullo stato tecnico dell'infrastruttura, con l'obbligo di ordinare, se del caso, i necessari ripristini.

5.4 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 178, comma 7, del codice dei contratti pubblici, per le opere assentite che il Concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, il Concessionario uscente ha diritto a un indennizzo di tali poste dell'investimento da parte del subentrante, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite a fini regolatori. L'importo del valore di subentro è a carico del Concessionario subentrante.

Art. 6 – Garanzie

6.1 Il Concessionario si impegna, ai sensi dell'art. 3, comma 2, lett. v), nei confronti del Concedente, a farsi rilasciare dal progettista o dai progettisti incaricati della progettazione una polizza di responsabilità civile professionale, entro i termini, nelle forme e con le modalità previste dall'art. 24, comma 4, del D. Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.

6.2 Il Concessionario si impegna, ai sensi dell'art. 3, comma 2, lett. v), nei confronti del Concedente, a farsi rilasciare, dall'esecutore del contratto, le garanzie fidejussorie entro i termini, nelle forme e con le modalità previste dagli art. 103 e 104 del D. Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.

6.3 La garanzia fideiussoria ex art. 104 del D. Lgs. 50/2016 è svincolata ai sensi di legge.

6.4 Il Concessionario dovrà costituire, entro 30 (trenta) giorni dalla data di efficacia della presente Convenzione, a favore del Concedente una garanzia fidejussoria di buona esecuzione della gestione operativa della concessione. Tale garanzia dovrà essere pari al 3% dell'ammontare complessivo dei costi monetari, previsti nel Piano economico finanziario allegato, per tutta la durata della concessione. La garanzia fidejussoria di cui al presente comma è svincolata per l'ammontare relativa alla gestione pro quota per ogni anno di gestione della concessione, ad eccezione dei casi di contestazione di inadempimenti da parte del Concedente, e fatto sempre salvo l'esercizio del potere di decadenza e/o revoca, nonché quello previsto dal successivo art. 25.

Art. 7 – Responsabilità verso terzi ed assicurazioni

7.1 Il Concessionario assume la responsabilità per i danni causati a persone ed a cose, sia per quanto riguarda i dipendenti ed i materiali di sua proprietà, sia quelli che esso dovesse arrecare a terzi in conseguenza dell'esecuzione dei lavori e delle attività connesse, sollevando il Concedente da ogni responsabilità al riguardo.

7.2 Il Concessionario assume, altresì, la responsabilità per i danni subiti dal Concedente a causa del danneggiamento o della distruzione totale o parziale di impianti ed opere, anche preesistenti, verificatisi nel corso dell'esecuzione dei lavori.

7.3 Il Concessionario, ai sensi della normativa vigente, si impegna a farsi rilasciare dall'esecutore dei lavori una polizza di assicurazione per danni diretti e indiretti, nell'esecuzione dei lavori sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio. Il massimale ed il limite di tale polizza saranno commisurati al valore di contratto e la relativa prestazione di garanzia prevederà quale coassicurato insieme al Concessionario anche il Concedente.

Art. 8 – Poteri del Concedente

8.1 Il Concedente nell'ambito dei compiti di cui all'art. 2, comma 1, lett. d), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 e s.m.i. ed ai sensi dell'articolo 2, comma 86, della Legge 24 novembre 2006 n. 286, di conversione del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, come successivamente modificato:

- a) richiede informazioni ed effettua controlli, con poteri di ispezione, di accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili in ordine al rispetto degli obblighi di cui alla presente convenzione unica e all'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, nonché dei propri provvedimenti, potendo accedere anche ai sistemi telematici ed informatici per tutti gli atti di gestione e di contabilità e verificare la sicurezza e la certezza dei dati;*
- b) emana direttive concernenti le modalità operative relative all'erogazione dei servizi da parte del Concessionario, ai sensi dell'art. 2, comma 86, lettera b) del Decreto Legge n. 262/06 così come modificato dalla legge 286/06 e della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 e s.m.i., definendo in particolare i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, sentiti i concessionari e i rappresentanti degli utenti e dei consumatori;*
- c) verifica i costi delle singole prestazioni, sulla base della contabilità analitica tenuta nel rispetto delle regole previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed assicurando la pubblicizzazione dei dati;*
- d) irroga, salvo che il caso costituisca reato, secondo le modalità di cui al successivo articolo 25, in caso di inosservanza degli obblighi di cui alla presente convenzione e di cui all'articolo 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, nonché dei propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza da parte dei concessionari alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori nel minimo a euro 25.000 e non superiori nel massimo a euro 150 milioni, ~~per le quali non è ammesso quanto previsto dall'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689; in caso di reiterazione delle violazioni ha la facoltà di proporre al Ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione;~~*
- e) segnala all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con riferimento agli atti e ai comportamenti delle imprese sottoposte al proprio controllo, nonché di quelle che partecipano agli affidamenti di lavori, forniture e servizi effettuati da queste, la sussistenza di ipotesi di violazione della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nonché i provvedimenti sanzionatori adottati;*
- f) in caso di inerzia del Concessionario nell'adempimento degli obblighi previsti dalla presente Convenzione e dall'allegato PEF/PFR, provvede — previa diffida ad adempiere ed in caso di inottemperanza alla diffida stessa — mediante interventi sostitutivi con oneri a carico del Concessionario medesimo.”.*

Art. 8 bis – Accertamento di gravi inadempimenti del Concessionario

8bis.1 *Nel caso in cui il Concedente accerti che si sia verificato un grave inadempimento afferente gli obblighi riportati al successivo art. 9 della presente Convenzione, il Concedente medesimo provvede a comunicare gli elementi dell'accertamento, fissando un congruo termine entro il quale il Concessionario dovrà provvedere in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia provveduto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo avvia il procedimento di cui al successivo art. 9.*

Art. 8 ter

(Inadempimento del Concessionario soggetto a penali)

8ter.1 *Nel caso di inadempimento del Concessionario agli obblighi di cui all'art. 3 o agli obblighi derivanti dalla legge, si applicano la procedura, le penalità e le misure di cui ai successivi commi.*

8ter.2 *Il Concedente contesta al Concessionario l'inadempimento diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine comunque non inferiore a trenta giorni e non superiore a novanta giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il Concessionario può presentare le proprie controdeduzioni. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato, di valutazione negativa delle predette controdeduzioni ovvero scaduto il termine senza che il Concessionario abbia risposto, il Concedente gli assegna con atto di intimazione un ulteriore termine, non superiore a trenta giorni, per adempiere, con dichiarazione che, decorso inutilmente detto termine, il Concedente applica le penalità indicate nell'articolo 26 e nell'allegato "Sanzioni e penali", come modificato dal presente Atto, sino alla data in cui il Concessionario avrà esattamente adempiuto alle obbligazioni di cui è contestato l'inadempimento, ovvero le obbligazioni saranno per altre cause estinte.*

8ter.3 *In ogni caso, il Concedente, decorso inutilmente il termine fissato con l'intimazione del periodo precedente, ovvero in caso di estrema urgenza fin dal momento in cui si verifica l'inadempimento, procede direttamente, in danno del Concessionario, all'esecuzione degli interventi inadempiti di manutenzione e riparazione delle infrastrutture concesse. Il Concedente addebita al Concessionario tutti i costi e gli oneri sostenuti per la progettazione, affidamento e realizzazione degli interventi eseguiti in danno ed il Concessionario è tenuto a versare al Concedente le relative somme entro 30 giorni dalla presentazione della rendicontazione delle stesse debitamente documentata. Al Concessionario è altresì applicata una penale pari al 10% delle somme spese dal Concedente per l'esecuzione in danno.*

8ter.4 *I tempi di realizzazione degli investimenti di competenza del Concessionario, fissati nel Cronoprogramma, sono vincolanti per il Concessionario stesso. In caso di inosservanza di tali tempi*

per colpa del Concessionario, si applicano le penali di cui all'art. 26, fatto salvo quanto previsto dalle pertinenti delibere ART.

8ter.5 *Fatta salva l'applicazione delle penali di cui agli articoli 26 e all'Allegato N della Convenzione, il Concedente ha diritto al risarcimento, da parte del Concessionario, degli eventuali maggiori danni subiti quale conseguenza del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi. L'irrogazione di sanzioni o penali per un ammontare complessivo superiore alle soglie stabilite nell'Allegato N "Sanzioni e penali" costituisce grave inadempimento con le conseguenze di cui all'articolo 9.*

Articolo 9

Risoluzione della concessione per grave inadempimento del Concessionario

9.1 *In deroga a quanto previsto al precedente art. 8-bis, in caso di grave inadempimento alle obbligazioni di cui all'art. 3, ovvero alle altre obbligazioni derivanti dalla legge, il Concedente contesta gli addebiti al Concessionario, assegnandogli un termine non inferiore a trenta giorni e non superiore a sessanta giorni per la presentazione delle proprie controdeduzioni. Acquisite le predette controdeduzioni e valutate le stesse non condivisibili, ovvero scaduto il termine senza che il concessionario abbia risposto, il Concedente richiede alla Commissione di cui al comma 2 la predisposizione di una relazione istruttoria particolareggiata sui fatti contestati, corredata dei documenti necessari, al fine di accertare la gravità dell'inadempimento e la relativa imputabilità. Si intende per grave inadempimento l'inadempimento alle obbligazioni di cui all'art. 3, ovvero alle altre obbligazioni derivanti dalla legge, che abbia carattere definitivo e tale da determinare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di parte qualificante della rete autostradale. La relazione istruttoria è comunicata al Concedente e al Concessionario entro il termine di trenta giorni, elevabile sino a novanta giorni in caso di motivata complessità dell'accertamento, decorrente dalla richiesta. Il mancato rispetto determina responsabilità in capo alla commissione. Il Concedente, accertato il grave inadempimento, sulla base della relazione tempestivamente prodotta dalla Commissione, dichiara la risoluzione della concessione, che opera di diritto. In caso di risoluzione del contratto, il Concessionario ha diritto ad un importo pari al valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, per le opere che non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario. L'efficacia del provvedimento di risoluzione della concessione per inadempimento del concessionario non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente delle somme previste dal presente comma. Resta fermo il diritto del Concedente al risarcimento dei danni subiti quale conseguenza dell'inadempimento del Concessionario.*

9.2 VUOTO

9.3 *In caso di dichiarata risoluzione, il Concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, di cui è titolare il Concessionario e relativi all'oggetto della*

9bis.3 In caso di mancato accordo tra le Parti in ordine alla determinazione dell'importo di cui al procedente comma 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

procedente come la 2, è facoltà del Concedente attivare, ai fini di tale determinazione, una delle

procedure conciliative previste dalla legislazione vigente pro tempore. Ove tale facoltà non venga

pubblico interesse)

(Risoluzione del rapporto per inadempimento del Concedente e revoca della concessione per motivi di

Art. 9 bis

trasferimento della concessione.

titolare il Concessionario uscente e relativi all'oggetto della Convenzione, in essere al momento del

consegna dell'infrastruttura. Il nuovo Concessionario subentra in tutti i rapporti attivi e passivi di cui è

9.5 L'indennizzo di cui al comma 1 è corrisposto dal Concessionario subentrante, alla data della

obblighi mantenuti a garanzia della sicurezza della circolazione.

strettamente necessari a garantire estigenze di continuità e regolarità del servizio e fermi restando gli

modelli e condizioni della presente Convenzione, come modificata dal presente Atto, nei limiti

obbligato, salvo diversa indicazione del Concedente, a proseguire nella gestione alle medesime

9.4 Nelle more dell'effettivo subentro di un nuovo Concessionario, il Concessionario è comunque

modifiche normative e regolamentari

revisione scelta di comune accordo, ovvero, in caso di disaccordo, dal Concedente, salvo eventuali

normativa applicabile ai singoli investimenti autorizzati dal Concedente, certificati da una società di

costo degli investimenti effettivamente sostenuti, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la

pagamento, da parte del Concedente, al Concessionario decaduto, di un importo corrispondente al

diritto di rivalsa del Concedente nei confronti del Concessionario. Il trasferimento è subordinato al

presente Convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione, ferme restando il

esercitata entro 3 (tre) mesi dal provvedimento di revoca, recesso o risoluzione del rapporto, l'eventuale conseguente controversia viene rimessa al Tribunale Civile di Roma.

9bis.4 *L'indennizzo di cui al comma 2 è corrisposto dal concessionario subentrante alla data della consegna dell'infrastruttura. Il nuovo concessionario subentra in tutti i rapporti attivi e passivi di cui è titolare il concessionario uscente e relativi all'oggetto della convenzione in essere al momento del trasferimento della convenzione.*

9bis.5 *Il presente articolo non trova applicazione in caso di grave inadempimento del concessionario disciplinato dall'art. 9.*

Art. 10 – Bilancio e Partecipazioni del Concessionario

10.1 *Il Concessionario deve trasmettere al Concedente entro due mesi dalla sua data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea ed il bilancio consolidato, ove predisposto.*

10.2 *Le attività di cui all'art. 19, comma 4, legge n. 136/1999, possono essere svolte dal Concessionario con le modalità ivi previste e previa comunicazione al Concedente. Il Concessionario è, altresì, obbligato a comunicare al Concedente entro 2 (mesi) dall'assunzione dell'atto, l'eventuale acquisizione di partecipazioni, di rami d'azienda, ovvero la costituzione di società, che abbiano ad oggetto sociale le attività di cui all'art. 3, comma 3, n. 1, della Legge 28 aprile 1971 n. 287, così come modificato dall'art. 19 della Legge n. 136/99.*

10.3 *Le seguenti società, che esercitano le attività di cui al precedente art. 10.2, sono considerate collegate ai sensi dell'art. 63 della Direttiva 2004/18/CE:*

Nessuna

10.4 *Il Concessionario dichiara:*

- che non sono considerate collegate ai sensi dell'art. 63 della Direttiva 2004/18/CE le seguenti società in cui detiene partecipazioni e che esercitano le medesime attività di cui all'art. 10.2

Nessuna.

- di detenere partecipazioni nelle misure indicate nelle seguenti società che esercitano attività strumentali e/o ausiliarie all'oggetto della concessione:

Nessuna

- di non detenere partecipazioni in società che esercitano attività estranee all'oggetto della concessione.

10.5 *La composizione azionaria del Concessionario, come risultante dal libro soci alla data di stipula della presente Convenzione Unica, è la seguente:*

<i>Regione Siciliana</i>	<i>90,380%</i>
<i>Provincia di Catania</i>	<i>1,401%</i>
<i>Provincia di Messina</i>	<i>3,503%</i>
<i>Provincia di Siracusa</i>	<i>0,485%</i>

<i>Provincia di Ragusa</i>	0,354%
<i>CCIA di Catania</i>	0,280%
<i>CCIA di Messina</i>	0,413%
<i>CCIA di Siracusa</i>	0,007%
<i>Comune Barcellona PG</i>	0,058%
<i>Comune di Catania</i>	1,401%
<i>Comune di Messina</i>	1,401%
<i>Comune di Patti</i>	0,021%
<i>Comune di Siracusa</i>	0,125%
<i>Comune di Rosolini</i>	0,023%
<i>Comune di Modica</i>	0,061%
<i>Comune di Gela</i>	0,076%
<i>Consorzio Asì Messina</i>	0,001%

10.6 Il Concessionario si impegna a non procedere, alla distribuzione di rimborsi di capitale né di riserve di bilancio, ad eccezione di quelle costituite con destinazione di utili, se non previsto nel piano finanziario allegato alla Convenzione.

10.7 Il Concessionario deve comunicare al Concedente le variazioni alle partecipazioni rispetto a quanto previsto all'art. 10.4. Le eventuali modificazioni dello Statuto dovranno essere comunicate entro 30 (trenta) giorni dalla loro attuazione.

10.8 Resta inteso che non potranno essere recuperate in tariffa eventuali perdite derivanti dalle attività collaterali a quelle della concessione, ovvero di Società comunque partecipate dal Concessionario stesso.

10.9 Con apposito disciplinare, predisposto dal Concedente, da redigersi entro 6 (sei) mesi dalla sottoscrizione della presente Convenzione, saranno regolati i rapporti tra il Concessionario e le Società ad esso collegate o da esso controllate, al fine di prevenire conflitti di interessi ed ogni eventuale interferenza con il corretto espletamento della attività oggetto di affidamento, nonché al fine di prevenire rischi di danno all'interesse pubblico perseguito, alla concorrenza ed al mercato. Tale disciplinare sarà concordato tra le Parti.

Art. 10 bis

Autorizzazioni per modificazioni soggettive e/o oggettive del Concessionario

10bis.1 Sono sottoposte ad autorizzazione preventiva del Concedente, a pena di decadenza dalla concessione, le operazioni che implicano mutamenti soggettivi del Concessionario. Sono altresì sottoposte ad autorizzazione preventiva, a pena di decadenza, le operazioni dispositivo di beni immobili reversibili accatastati.

10bis.2 Ai fini del comma 1, per modifiche soggettive riguardanti il Concessionario si intende ogni operazione, posta in essere dal Concessionario, che producano effetti equivalenti a quelli che in una società di capitali conseguono alla fusione, alla scissione, al trasferimento dell'azienda, al mutamento di sede sociale o di oggetto sociale o allo scioglimento della società.

10bis.3 Qualora l'indice di solidità patrimoniale del Concessionario previsto nell'allegato O) della presente Convenzione, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio, risulti pari o inferiore a 1,6, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente le operazioni di trasferimento delle partecipazioni, anche di controllo, detemute dal Concessionario, solo se esse comportano, nell'esercizio in cui si perfeziona l'operazione, un miglioramento del predetto indice. Qualora l'indice sia superiore al valore 1,6 l'operazione non è soggetta ad autorizzazione sempre che essa non comporti, nell'esercizio in cui la stessa operazione viene effettuata, un decremento di tale indice al di sotto del predetto valore 1,6. Ove dal bilancio dell'esercizio interessato risulti che le operazioni di cui ai precedenti periodi sarebbero dovute essere sottoposte ad autorizzazione preventiva ed invece non lo siano state, si applica al Concessionario la sanzione di cui al disciplinare allegato alla presente Convenzione, fermo l'obbligo del Concessionario di ricostituire l'indice di solidità patrimoniale al valore preesistente alle operazioni medesime, relativamente al caso di cui al primo periodo ovvero al valore 1,6, relativamente al caso di cui al secondo periodo.

10bis.4 Le operazioni che comportano l'acquisizione da parte del Concessionario di partecipazioni, anche di controllo, fermo l'obbligo di comunicazione di cui al comma 4 dell'art. 10 della presente Convenzione, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente. Nel caso in cui il corrispettivo stabilito in relazione alle operazioni di cui al periodo precedente sia di ammontare superiore a 1/10 del Patrimonio Netto della Società al 31 dicembre dell'anno precedente, qualora l'indice di solidità patrimoniale, previsto nell'allegato alla presente Convenzione sotto la lettera O), calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio dell'esercizio in cui si è perfezionata l'acquisizione, risulti inferiore a 1,6, il Concessionario è tenuto a riequilibrare tale indice al livello minimo di 1,6.

10bis.5 Nei casi di cui ai commi 3 e 4 il riequilibrio, realizzato mediante aumenti di capitale ovvero altri strumenti od operazioni volte al ripristino dell'indice di solidità patrimoniale, deve essere effettuato a pena di decadenza entro 6 mesi dalla data di approvazione del bilancio.

10bis.6 A pena di decadenza dalla concessione, è necessario che il controllo, ai sensi dell'art. 2359 cod. civ., del Concessionario resti sempre in capo o ad un soggetto pubblico o ad un soggetto che abbia i requisiti e assuma gli obblighi seguenti:

a) patrimonializzazione idonea e cioè che esso abbia un patrimonio netto, risultante dall'ultimo bilancio d'esercizio approvato e certificato, almeno pari a 1/8 del Patrimonio Netto del Concessionario, al 31 dicembre dell'anno precedente;

b) sede sociale, o residenza in caso di persona fisica, in un Paese non incluso nelle liste dei Paesi a regime fiscale privilegiato individuati ai sensi degli articoli 110 e 167 del testo unico sulle imposte dirette;

c) fermo quanto previsto ai commi 1 e 2, assicurare il mantenimento in Italia, anche a fini fiscali, della sede del Concessionario, nonché il mantenimento delle competenze tecnico-organizzative del Concessionario così come previste dall'art. 3, comma 1, della presente Convenzione, impegnandosi formalmente ad assicurare al Concessionario i mezzi occorrenti per far fronte agli obblighi derivanti dalla Convenzione di concessione e dagli atti ad essa allegati, agendo a tal fine al meglio delle proprie possibilità;

d) l'organo amministrativo sia composto, nella misura richiesta, da amministratori e sindaci in possesso dei requisiti di professionalità e, se del caso, di indipendenza richiesti dal Decreto Legislativo n. 58, 1998, ed aventi, altresì, i requisiti di onorabilità previsti ai fini della quotazione in borsa dall'ordinamento del Paese in cui ha sede la Società.

10bis.7 *Senza pregiudizio per quanto previsto ai commi 2 e 10 qualsiasi operazione per effetto della quale il Concessionario possa non esser più controllato ai sensi dell'art. 2359 del codice civile, e che pertanto renda inapplicabili le previsioni di cui al comma 6, deve essere rappresentata al Concedente con ogni occorrente dettaglio ed è soggetta a preventiva autorizzazione del Concedente stesso, da fornire entro 30 giorni dall'avvenuta rappresentazione.*

10bis.8 *Il Concessionario, a pena di decadenza dalla concessione, è tenuto a fornire con la dovuta sollecitudine al Concedente tutti gli elementi informativi occorrenti per la verifica della persistenza dei requisiti ovvero dell'osservanza degli obblighi di cui al presente articolo. In caso di cambio di controllo, il Concedente dovrà formulare le proprie eventuali eccezioni entro il termine di 30 (trenta) giorni dal ricevimento delle informazioni. Decorso tale termine senza eccezioni da parte del Concedente, l'obbligo di cui al precedente comma si intende adempiuto.*

10bis.9 *Ai fini del presente articolo, si intende per procedura di autorizzazione preventiva quella svolta ai sensi della direttiva del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 30 luglio 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 224 del 26 settembre 2007, come integrata e detagliata dal Decreto del Ministro delle infrastrutture del 29 febbraio 2008.*

10bis.10 *Resta fermo che ogni operazione posta in essere dai soggetti controllanti la controllante del Concessionario e/o atti di disposizione di azioni della controllante del Concessionario non costituisce cambiamento di controllo e non è quindi soggetta ad autorizzazione o provvedimenti consimili*

Articolo 11

Piano economico-finanziario e piano finanziario-regolatorio

11.1 *Il Piano economico finanziario (PEF), [redatto ai sensi Delibera CIPE 20 dicembre 1996 e del*

Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997], riportato nell'allegato "E" ed il Piano finanziario regolatorio (PFR), [redatto ai sensi della Delibera ART n. .. del, riportato nell'Allegato "B" della presente Convenzione], sono vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all'art. 4 della Convenzione, fatti salvi i previsti aggiornamenti anche legati all'aggiornamento del PFR.

11.2 *Il PFR è aggiornato annualmente, in occasione della richiesta di adeguamento tariffario da applicare per il successivo anno, nonché su richiesta del concedente.*

11.3 *Il primo periodo regolatorio copre il quinquennio 2023-2027 e il 2022 è predisposto con le meccaniche tariffarie del modello ART; si assumono come "Anno base" e "Anno ponte", rispettivamente, le annualità 2021 e 2022.*

11.4 *Ai fini della disciplina del Sistema tariffario, le attività del concessionario sono distinte in:*

- a) *attività autostradali: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli, oggetto di concessione;*
- b) *attività accessorie: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti ed attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;*
- c) *attività non pertinenti: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).*

Il Sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, come definito nelle varie delibere dell'ART sul sistema tariffario.

11.5 *Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare che:*

- a) *la dinamica annua della componente tariffaria di gestione sia determinata dall'applicazione della metodologia del price cap e sia coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;*
- b) *con riferimento alla durata del periodo concessorio ai fini della determinazione della componente tariffaria di costruzione, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità, una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione pre-tax fissato con riferimento alle diverse categorie di asset definite nelle varie delibere dell'ART sul sistema tariffario;*

11.6 *Ai fini del corretto calcolo, per ciascun anno del periodo tariffario, delle componenti tariffarie di cui al comma precedente si distinguono:*

- *il livello dei costi di gestione C_G (definiti sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART);*

$$C_G = (Co - Eaa) + Ca,nr + Crc,nr,$$

dove:

- ***Co*** indica i costi operativi definiti sulla base dei criteri e nei limiti di ammissibilità fissati nelle varie delibere dell'ART sul sistema tariffario;
- ***Eaa*** indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;
- ***Ca,nr*** indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio, determinato in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;
- ***Crc,nr*** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

- il livello dei costi di costruzione ***Ck*** viene determinato secondo la seguente formula:

$$Ck = Ca,r + Crc,rA + Crc,rP$$

dove:

- ***Ca,r*** indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;
- ***Crc,rA*** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione;
- ***Crc,rP*** indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al C1N delle opere da realizzare.

11.7 La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica, secondo la formula del price cap:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} \cdot (1 + P_{t+1} - X_t)$$

dove:

- ***TG,t+1*** è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno $t + 1$; in particolare, per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$T_{G,t} = C_{G,ap} / Vm_{,1-5}$$

dove:

- ***CG,ap*** è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

- ***P_{ap}*** è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;
- ***C_{G,ab}*** è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;
- ***V_{m,1-5}*** indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di

traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

- $T_{G,t}$ è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t ;
- P_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno $t + 1$, determinato dal tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.
- X_t è l'indicatore di produttività annuale determinato nelle varie delibere dell'ART sul sistema tariffario e, sulla base delle previsioni contenute nella misura 20.4. delle suddette delibera, è applicato nei termini e con le modalità riportate negli allegati "B" ed "E".
- Qualora ne ricorrono i presupposti, la componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$ deve intendersi comprensiva della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante

In particolare, si assume:

$$Ti_{G,t+1} = (\Delta Ci_{G,k,t+1} + \Delta Ci_{G,v,t+1}) / V_{m,(t+1)-5}$$

dove:

$\Delta Ci_{G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno t ; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 21 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

- $\Delta Ci_{G,v,t+1}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;
- $V_{m,(t+1)-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno $t + 1$ di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$Ti_{G,t} = (\Delta Ci_{G,k,ap} + \Delta Ci_{G,v,ap}) / V_{m,1-5}$$

dove:

- $\Delta Ci_{G,k,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;
- $\Delta Ci_{G,v,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;
- $V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

11.8 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN

tax, di conseguenza il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi a valori I tassi di remunerazione TIR e WACC sono, per scelta della concessionaria, in termini nominali per periodo regolatorio (WACC);

- **R** indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito definito da ART per ciascun sulla base dei criteri di ammissibilità fissati nella deliberata ART 79/2019;
- **CIN_{p,(t+1)}** indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato **TIR** indica il tasso interno di rendimento definito nel Sistema regolatorio pre-vigente; gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;
- **CIN_{A,(t+1)}** indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° dove:

$$C_{r,p,(t+1)} = CIN_{p,(t+1)} \cdot R$$

$$C_{r,A,(t+1)} = CIN_{A,(t+1)} \cdot TIR$$

modo:

regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente Il livello delle componenti $C_{r,A,(t+1)}$ e $C_{r,p,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie previste della Delibera dell'ART n. .../., determinato al 1° gennaio dell'anno $t + 1$.

Il livello della componente $C_{A,(t+1)}$ è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine Piano Finanziario Regolatorio.

- V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nel graduatoria di variazione nel corso del periodo concessorio;
- definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, **PF_{k,(t+1)}** indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurette di cui al punto 2.14, determinato dalla Autorità per ciascun periodo regolatorio;
- conformati a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (WACC) delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in determinante di tariffa così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in
- $C_{r,c,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, differenti al CIN determinato ai sensi del punto 17.2 della Delibera dell'ART n. .../.,

- conformati a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (TIR) regolamentare tariffaria così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, dalle varie Deliberate dell'ART relative alla $C_{r,r,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, differenti al CIN delle opere termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;
- $C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, differenti agli asset reversibili al dove:

$$T_{k,r+1} = (C_{a,r,(t+1)} + C_{r,r,(t+1)} + C_{r,p,(t+1)} + PF_{k,(t+1)}) / V_{t+1}$$

contabile, è basata sulla seguente formula:

- regolatore..
- 11.11 Le stime previsionali di cui al presente articolo sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo sensibilità e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimi.
- 11.10 Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente articolo, la metodologia trasparenza e riproducibilità. Deve intuire consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da completezza e correttezza tassativa di cui al presente articolo.
- Piano Finanziario Regolatore.
- V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno $t+1$, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatore.
 - $C_{0,t+1}$ indica la quota annua dei costi correlati agli oneri integrativi riferibile all'anno $t+1$.
 - $T_{0,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri integrativi, predeterminato con riferimento all'anno $t+1$.
 - $dove:$
- $$T_{0,t+1} = C_{0,t+1} / V_{t+1}$$
- componente tariffaria per oneri integrativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:
- 11.9 Nel caso in cui la convenzione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corso di realizzazione e in opere da realizzare.
- Il valore di CIN, alla data del 1º gennaio 2022 corrisponde al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, distinte sulla base della classificazione in opere realizzate/in corso di realizzazione e in opere da realizzare.
- $C_{a,t}$ indica la quota annuale ammissibile di investimenti prevista per l'anno t , con riferimento alle medesime esercizio;
- $CIN^{(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto al 1º gennaio dell'anno $t+1$,
- $CIN^{(t)}$ indica il valore del capitale investito netto al 1º gennaio dell'anno t ,
- $CIN^{(t+1)} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$
- $dove:$

come segue:

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concorrente è determinata non rivalutati.

11.12 Al fine di assicurare gradualità all’evoluzione tariffaria nel periodo di gestione, è possibile, in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, prevedere nel PFR l’inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico – finanziaria e secondo le modalità previste nelle varie delibere dell’ART sul sistema tariffario.

11.13 Il PEF/PFR verrà sottoposto a revisione al verificarsi di fatti non riconducibili al Concessionario che incidano sull’equilibrio del piano economico finanziario. Non si darà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi e maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali siano dipendenti da fatti imputabili al Concessionario, in coerenza con l’allocazione dei rischi progettuali. Al riguardo, resta inteso che costituiscono fatti non imputabili al Concessionario, :

- a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull’equilibrio economico finanziario;
- b) i casi di forza maggiore;
- c) le ipotesi di compromissione dell’equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all’art. 175 del d.lgs. n. 50/2016, dai commi 1 a 4, con l’eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del Concessionario di cui all’art. 175, comma 1, lett. d), punto 2.

11.14 La revisione del piano economico-finanziario, da effettuare nel rispetto dalle varie Delibere dell’ART relative alla regolamentazione tariffaria, nonché della procedura prevista dall’articolo 43 del D.L. 201/2011, deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al Concessionario e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto e potrà comportare modifiche alla presente Convenzione da definirsi entro 6 mesi decorrenti dalla data di presentazione dell’istanza di revisione del PEF/PFR da parte del Concessionario.

11.15 La parte che intende attivare la procedura di revisione ne darà comunicazione per iscritto all’altra con l’esatta indicazione:

- (i) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero una alterazione dell’equilibrio del PEF/PFR, ovvero la presenza delle cause di cui al precedente comma 4, nonché,
- (ii) della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del PEF/PFR. L’altra parte dovrà comunicare per iscritto le proprie determinazioni in merito alla richiesta di revisione entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa. Le Parti dovranno trovare un accordo nei successivi 60 (sessanta) giorni.

11.16 Ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento dell’allocazione dei rischi, la revisione del PEF è subordinata alla previa valutazione da parte del Nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS).

11.17 In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario, le parti possono recedere dal contratto. Al concessionario sono rimborsati (i) gli importi di cui all’articolo 176, comma 4, lettere a) e b) oltre (ii) al valore delle poste figurative maturate alla data del recesso, – escludendo gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del

tasso di interesse.

11.18 *L'iter per l'aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, è disciplinato dall'art. 43 del D.L. 201/2011. Pertanto, in conformità a tale disposizione:*

a. laddove l'aggiornamento comporti "variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica", lo stesso è trasmesso dal Concedente, entro il 31 luglio dell'ultimo anno di ogni periodo regolatorio - sentita l'ART per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del medesimo decreto 201/2011 in merito all'individuazione dei sistemi tariffari - al CIPESS che si pronuncia entro trenta giorni. Successivamente, l'aggiornamento è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

b. laddove l'aggiornamento quinquennale non comporti le variazioni o le modificazioni di cui al comma precedente, lo stesso è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Articolo 11-bis

Rischi del concessionario

11bis.1 *Il rischio di progettazione, derivante da errori od omissioni di progettazione che rendono necessari interventi di modifica del progetto e che incidono sui tempi e sui costi di realizzazione degli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, è posto a carico del Concessionario, che è obbligato alla definizione dei diversi livelli progettuali.*

11bis.2 *Il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario successivamente all'approvazione da parte del Concedente del progetto definitivo degli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione e/o ritardo nei tempi di costruzione sia determinato da fatto del Concedente, da forza maggiore o da fatti di terzi o da fatti non riconducibili a responsabilità del Concessionario stesso. I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera. Gli oneri di progettazione rimangono a carico del Concessionario nel caso in cui i progetti non vengano approvati in sede di Conferenza di servizi o dal CIPE ove previsto. Tra i rischi di costruzione rientrano:*

- il rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto fermo restando il riconoscimento al Concessionario dei maggiori costi dell'opera al netto degli oneri di progettazione che rimangono a carico del concessionario stesso;*
- il rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione;*
- il rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori;*

- il rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità dei medesimi fattori previsti nel progetto;
- il rischio di inaffidabilità ed inadeguatezza della tecnologia utilizzata.

11bis.3 Per cause di forza maggiore si intende ogni atto o fatto imprevisto e imprevedibile, e che presenta carattere di eccezionalità, che la parte che la invoca non avrebbe potuto prevedere né prevenire con l'esercizio dell'ordinaria diligenza, tale da rendere oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso in tutto o in parte l'adempimento delle obbligazioni ai sensi della presente Convenzione. A titolo meramente esemplificativo e a condizione che soddisfino i suddetti requisiti, sono cause di forza maggiore e/o di caso fortuito eventi quali:

- a) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche;
- b) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche;
- c) gravi eventi calamitosi di origine naturale;
- d) epidemie e contagi.

11bis.4 Costituiscono fatti non imputabili al Concessionario:

- a. le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'equilibrio economico finanziario;
- b. i casi di forza maggiore di cui al precedente comma 3);
- c. le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175 del d.lgs. n. 50/2016, dai commi 1 a 4, con l'eccezione delle ipotesi di modifiche soggettive del Concessionario.

11bis.5 Sono, inoltre, a carico del Concessionario i seguenti rischi:

- a) il rischio amministrativo, connesso al notevole ritardo o al diniego nel rilascio di autorizzazione (pareri, nulla osta, licenze) da parte dei soggetti competenti, con conseguenti ritardi nella realizzazione degli interventi, dovuti a cause esclusivamente imputabili al Concessionario;
- b) il rischio espropri, connesso a ritardi da espropri o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione;
- c) il rischio ambientale e/o archeologico, ossia rischio di bonifica dovuto alla contaminazione del suolo ed il rischio di ritrovamenti archeologici, con conseguenti ritardi nella realizzazione dell'opera ed incremento dei costi per il risanamento ambientale o per la tutela archeologica, ove conseguenti a carenze progettuali. ”.

Art. 12 – Canone di concessione

12.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi ai sensi del comma 1020 dell'art 1 della legge 27 dicembre 2006 n. 296, ed integrato di un importo stabilito secondo quanto disposto dall'art 19, comma 9 bis, della L. 102 del 3 agosto 2009 e s.m.i.. Qualora, a seguito di disposizioni normative, dovesse essere elevata la misura del canone di concessione di cui sopra, o introdotte forme analoghe di tassazione a carico del Concessionario, il Concessionario avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggior esborso.

Art. 13 – Canone per attività collaterali

13.1 Tutti i ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento a fini commerciali delle reti di telecomunicazione sono destinati al riequilibrio economico finanziario della concessione.

Il Concessionario è tenuto a corrispondere al Concedente un canone annuo nella misura del 5% su tutti i ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni.

13.2 Il canone annuo di cui al comma 1 è pari al 20% relativamente alle nuove concessioni che verranno assentite dal Concessionario per lo svolgimento:

di nuovi servizi, non ancora entrati in esercizio alla data di efficacia della presente convenzione, da svolgersi sul sedime autostradale delle aree di servizio presenti sulla rete autostradale in concessione; di servizi su aree di servizio di nuova realizzazione ovvero oggetto di rinnovo, non ancora entrate in esercizio alla data di efficacia della presente convenzione.

Art 13 bis

Esenzioni e agevolazione

13 bis 1. Il Concessionario, previo benestare del Concedente, ha facoltà di concedere a particolari categorie di utenti forme di abbonamento per il transito sulle autostrade o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sulle autostrade.

13 bis 2. E' vietato al Concessionario il rilascio di tessere di libera circolazione sulle autostrade se non per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse.

13 bis 3. Non sono sottoposti al pagamento del pedaggio i soggetti esentati dalle vigenti disposizioni di legge.

13 bis 4. E' consentito al Concessionario rilasciare autorizzazioni per singoli viaggi sulle autostrade esclusivamente per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse o per ragioni promozionali.

13 bis 5. Per i trasporti eccezionali, il Concessionario, nel rilasciare l'autorizzazione, deve provvedere, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ("Nuovo Codice della Strada") e successive modifiche ed integrazioni, ad esigere l'indennizzo dovuto per l'eccezionale usura dell'autostrada in relazione alle eccedenze di peso, al tipo di veicolo, alla percorrenza totale da effettuare od al periodo di tempo per il quale è richiesta l'autorizzazione, nonché il rimborso degli oneri procedurali relativi al rilascio dell'autorizzazione ed all'organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto.

Articolo 14 -Tariffazione

14.1 Per tariffa unitaria media si intende il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.

La tariffa unitaria media è costituita dalla somma delle due distinte componenti, la cui dinamica annuale è rappresentata nel PFR di cui all'art. 11 della Convenzione:

a) componente tariffaria di gestione (T_G): nel rispetto della dinamica tariffaria definita nel PFR, che tiene, tra l'altro conto dell'incremento della produttività da efficientamento, è finalizzata a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

b) componente tariffaria di costruzione (T_K): è finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio (tenuto conto dell'eventuale valore di subentro previsto a scadenza del periodo concessorio), ivi compresi il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno t del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:

$$Tt = T_{G,t} + T_{K,t}$$

Nel caso in cui la convenzione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, prevedano la corresponsione di oneri integrativi di cui al punto 2.12 dalle varie Delibere dell'ART relative alla regolamentazione tariffaria, la tariffa unitaria media va integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi ($T_{OI,t}$).

La tariffa unitaria media, eventualmente integrata con la suddetta componente (di seguito: tariffa unitaria media integrata) risulta quindi la seguente:

$$T_t^i = T_t + To_{it}$$

14.2 E' possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Tali poste figurative ex ante sono ricomprese nella formula di cui al comma precedente. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione di cui al successivo comma 4 del presente articolo.

14.3 Il concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa unitaria media, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia. Il concessionario può essere autorizzato dal concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria ulteriori, sempre a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

- a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
- b) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
- c) articolazione per fasce orarie (es.: peak/off-peak);
- d) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);
- e) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);
- f) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

La modulazione tariffaria è in ogni caso definita nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli utenti.

14.4 La tariffa unitaria media, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai commi precedenti, è adeguata annualmente, in esito al monitoraggio annuale sulla qualità dei servizi e sull'attuazione degli investimenti condotto ai sensi della Delibera 79/2019, con le seguenti modalità:

$$T^*_{t+1} = T^*_{G,t+1} + T^*_{K,t+1}$$

con:

$$T^*_{G,t+1} = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t)$$

$$T_{G,t+1}^* = T_{G,t+1} + \Delta T_{G,t+1}$$

dove:

- $T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{G,t+1}$ è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;
- Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al successivo comma 5, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;
- $T_{K,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
- $\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione (i) del meccanismo di cui al successivo comma 6, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità e (ii) delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al paragrafo 26 dalle varie Delibere dell'ART relative alla regolamentazione tariffaria, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

14.5 La variabile Q è definita dal meccanismo di penalità/premi, disciplinato nella delibera ART 79/2019, che si basa su un panel di indicatori della qualità del servizio e sulla fissazione dei livelli di qualità rilevanti nella valutazione della performance del concessionario. Il set di indicatori e i livelli di qualità ad essi relativi sono fissati dal Concedente con le modalità previste al successivo art. 17 della Convenzione.

14.6 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario della componente di costruzione, la componente $\Delta T_{K,t+1}$ è costituita da due sub-componenti, definite come segue:

$$\Delta T_{K,t+1} = \Delta T_{I,K,t+1} + H_{K,t+1}$$

a) la prima sub-componente ($\Delta T_{I,K,t+1}$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,t+1} = - (1 - \alpha_t) \cdot T_{K,t+1}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^t (I_{R,a}) / \sum_{a=1}^t (I_{P,a})$$

dove:

- $T_{K,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;
 - α_t indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;
 - IR, α indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;
 - $Ip \alpha$, indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della preconstituita riserva vincolata per ritardati investimenti;
- b) la seconda sub-componente ($HK_{(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatta salva la facoltà del concedente di dichiarare, nelle ipotesi previste all'art. 9 della Convenzione, la risoluzione della concessione, e si determina come segue:

$$HK_{(t+1)} = - (y_t \cdot R) \cdot |\Delta T_{I,K,(t+1)}|$$

dove:

- y_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno t , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;
- R , indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

Articolo 15

Revenue sharing

15.1 Ai sensi dell'articolo 178, comma 8, d. lgs. n. 50/16 e ss.mm.ii. il rischio traffico è a carico del Concessionario.

15.2 A partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo regolatorio di applicazione del presente Sistema tariffario, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%),) del

montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:

- *i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 dalle varie Delibere dell'ART relative alla regolamentazione tariffaria scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;*
- *i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 dalle varie Delibere dell'ART relative alla regolamentazione tariffaria, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia). ”.*

Articolo 16 - Tasso di inflazione programmata

16.1 *La stima annuale della componente tariffaria di gestione risulta determinata dalla dinamica conseguente all'applicazione della seguente formula di cui al punto 18 della Delibera 79/2019:*

$$T_{G,t} \cdot (1 + P_{t+1} \cdot X_t)$$

La variabile P_{t+1} , , corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa ed è coincidente con quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio, applicabile per tutta la durata di quest'ultimo.

16.2 *Se il tasso di inflazione programmata non fosse disponibile nel documento di cui al precedente punto 1, si fa riferimento, per l'intero periodo tariffario, alle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione.*

Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.

Articolo 17 - Contributi

17.1 *Il Concessionario prevede di effettuare il programma di investimenti avvalendosi dei seguenti contributi pubblici:*

- *Fondo di Sviluppo e Coesione Ant. 2021-2027 (Delibera CIPESS n. 1-2022 del 15/02/22)*
Interventi "Bandiera" ed interventi "Locali" per € 452.091.000;

Gli interventi bandiera riportati nell'ambito della suddetta Delibera CIPESS, per un importo complessivo di € 443.789.000, sono:

- a) *A/18 - Siracusa. Gela - 2° Tronco Rosolini – Ragusa Lotto 9*
- b) *A/20 -Messina.Palermo - Messa in sicurezza e adeguamento a d.lgs, 264/06 Galleria Cicewro e Calavà*

- c) A/18-Messina.Catania - Messa in sicurezza e adeguamento d.lgs. 264/06 Galleria Taormina, Giardini e S.Antonio
- d) A/20- -Messina.Palermo - Manutenzione straordinaria Tangenziale di Messina
- e) A/18-Messina.Catania - Riqualificazione tra lo svincolo di Giarre e la Barriera di Catania Nord
- f) A/19-A/20 - Istallazione casse automatiche e adeguamento varchi
- g) A/20- -Messina.Palermo - Riqualificazione barriere di sicurezza tra gli svincoli di Milazzo e Falcone

Gli interventi locali riportati nell'ambito della Delibera CIPESS n. 1-2022, per un importo complessivo di € 8.302.000, sono:

- h) A/18 - Messina.Catania – Bonifica acustica località Scaletta
- i) A/20 -Messina.Palermo – Riqualificazione barriere di sicurezza tra gli svincoli di Milazzo e Falcone

La Delibera Cipess 35/2022 del 2 agosto 2022 ha adeguato l'importo complessivo stanziato con ulteriori fondi a copertura dell'adeguamento prezzi. L'incremento complessivo per gli interventi bandiera è al 31% degli stessi (+ € 137.574.590 per un valore complessivo di € 581.363.590) e per gli interventi locali è del 20% (+ € 1.660.400 per un valore complessivo € 9.962.400)

- POC 2014-2020 per € 30.375.366;
- PATTO PER IL SUD per € 22.889.990;
- APQ rafforzato del 25/07/2014 Regione-MIT per € 2.428.961;
- PON IeR 2014-2020 per € 6.267.181;
- Fondi PNRR - DM 93/2022 per € 7.833.152;
- PSC – Sezione Speciale per € 12.280.297

Articolo 18 - Procedure per l'aggiornamento annuale delle tariffe

18.1 Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente e per conoscenza all'ART entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle componenti tariffarie integrative ($\Delta TG,t+1$ e $\Delta TK,t+1$) di cui al punto 23 della Delibera ART n. del, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.

In tale ambito il Concedente può contestare:

- a. la correttezza dei valori inseriti nella formula di adeguamento tariffario e dei relativi conteggi, con particolare riferimento alla valutazione: a) dei coefficienti di cui al punto 24 della Delibera ART (qualità dei servizi); b) dei coefficienti di cui al punto 25 correlati all'entità degli investimenti; c) al ricalcolo delle poste figurative (punto 26 della Delibera);
- b. la sussistenza di inadempimenti alle disposizioni dell'art. 3, comma 2, lett. b), b-bis), g-bis), h), k), l), m) p), q), w), z) e comma 2-bis, della Convenzione, che siano stati formalmente contestati, ai sensi degli articoli 8 e 9 della Convenzione, al Concessionario entro il 30 giugno precedente.

18.2 Fermo restando tutto quanto disposto dagli articoli 8 e 9 della Convenzione, il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario di cui al precedente comma 1 lettera b), può disporre la sospensione dell'applicazione della formula di adeguamento tariffario fino alla rimozione dell'inadempienza.

18.3 Entro i successivi 15 giorni, il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio e lo trasmette al Concedente e all'Autorità. Entro 15 giorni dal ricevimento della documentazione l'ART in particolare verifica le seguenti condizioni, formulando eventuali rilievi al concedente, su:

- a. applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione;
- b. uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi alla media ponderata della remunerazione del CIN;
- c. azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative;
- d. rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui ai principi di contabilità regolatoria di cui nelle varie delibere dell'ART sul sistema tariffario.”.

18.4 Le tariffe sono approvate con la procedura di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355 e s.m.i.”.

18.5 Il Concessionario rende noto al Concedente, entro i successivi 30 giorni dalla data di applicazione della variazione tariffaria di ciascun anno, il prontuario delle tariffe, elaborato a seguito degli adeguamenti di cui al presente articolo, applicato nello stesso anno.

Sezione III – Tecnica

Articolo 19

Meccanismi di premialità / penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi

19.1 Entro 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia della presente Convenzione, le parti definiscono gli indicatori di qualità di cui al punto 24 dalle varie Delibere dell'ART relative alla regolamentazione tariffaria per ciascuna area tematica. Detti indicatori sono da recepire in un I Atto

aggiuntivo alla presente Convenzione. I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nel punto nelle varie delibere dell'ART sul sistema tariffario trovano applicazione a decorrere dalla data di efficacia di tale I Atto aggiuntivo. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, entro il 15 ottobre di ogni anno, al Concedente e all'ART gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione degli indicatori di qualità di cui al presente comma riferiti alla data del 30 settembre precedente.

19.2 *Nelle more dell'efficacia del I Atto aggiuntivo di cui al comma 1, non si applicano gli indicatori di qualità.*

Art. 20 – Progettazione

20.1 *Il Concessionario presenta, nel rispetto del cronoprogramma e della normativa vigente, all'esame del Concedente per l'approvazione i progetti definitivi e/o esecutivi degli interventi di propria competenza di cui all'art. 2.2. I progetti sono corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente, ivi compresi i benestare, le autorizzazioni ed i nulla-osta richiesti.*

20.2 *I tipi di manufatti di attraversamento delle ferrovie devono essere preventivamente concordati con "R.F.I. S.p.A." e con le Aziende esercenti le linee ferroviarie in concessione.*

20.3 *I progetti devono anche specificamente indicare le caratteristiche delle opere e le cautele da osservare per gli attraversamenti di corsi d'acqua e delle strade pubbliche, nonché per gli allacciamenti a queste ultime.*

20.4 *I progetti sono redatti tenendo conto delle esigenze del traffico, nonché di quelle degli enti interessati agli attraversamenti ed allacciamenti di cui sopra.*

20.5 *Resta inteso che le strade pubbliche, alle quali si innestano gli allacciamenti predetti, devono avere caratteristiche sufficienti a smaltire il traffico di afflusso e di deflusso dall'autostrada.*

20.6 *Nel caso di allacciamento a strada statale, sono a totale carico del Concessionario le opere di sistemazione dell'accesso e degli impianti relativi da realizzarsi sulla proprietà del Concedente.*

20.7 *Qualora l'allacciamento venga realizzato con una strada pubblica sita ad una distanza superiore ai 6 chilometri ed il Concessionario concordi di attuarlo, le opere e gli impianti, nonché le spese di manutenzione, potenziamento, adeguamento e di esercizio dell'allacciamento, fanno carico all'Ente richiedente per la maggiore lunghezza.*

20.8 *Le maggiori spese per opere in variante e/o in aggiunta rispetto a quelle approvate nei progetti iniziali, richieste dall'Ente proprietario delle strade interessate o da altri Enti, che il Concessionario concordi di attuare, sono ad esclusivo carico degli stessi Enti richiedenti, ai quali fanno carico, altresì, i costi indiretti e le spese di manutenzione delle sopra citate opere.*

20.9 *Qualora le richieste di variazione provengano dal Concedente stesso ed il Concessionario richieda ad esso il pagamento anticipato delle maggiori spese di cui agli artt. 20.7 e 20.8, la*

corresponsione dei relativi importi avviene sulla base delle stime indicate ai progetti, salvo conguaglio in più od in meno, all'atto della chiusura della contabilità definitiva.

20.10 *Il Concessionario deve apporre a sue spese i segnali indicatori di avvio in autostrada sulle strade pubbliche, previo accordo con gli enti proprietari di dette strade.*

20.11 *I progetti definitivi ed esecutivi, compresi quelli di manutenzione straordinaria, e le eventuali varianti, sono approvati dal Concedente entro 90 giorni dalla loro ricezione. Il predetto termine è da ritenersi interrotto nel momento in cui il Concedente richieda modifiche od integrazioni al progetto presentato e non è comprensivo delle verifiche di cui al D.Lgs 50/2016.*

20.12 *L'entità delle spese generali, relative ai progetti ed alle eventuali varianti predisposti dal Concessionario, è determinata sulla base dei contenuti del D.M. 22 maggio 1992, n. 1334 e s.m.i.*

Art. 21

Termini per la presentazione delle progettazioni

21.1 *Fermi restando i termini di consegna della progettazione delle infrastrutture fissati nel Cronoprogramma (Allegato M), l'adempimento dell'obbligo di cui all'art. 20.1 relativo ai progetti deve essere assolto dal Concessionario secondo la tempistica prevista nel cronoprogramma.*

21.2 *Su richiesta del Concessionario e solo per comprovate cause di forza maggiore e fatto di terzi, il Concedente consentirà alla proroga dei termini fissati per la presentazione dei progetti.*

Art. 22 – Espropri

22.1 *Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere di competenza del Concessionario, di cui al precedente art. 2.1, vengono effettuate a cura e spese del Concessionario. A tal fine, il Concessionario medesimo è delegato, ai sensi della vigente normativa, a compiere tutte le operazioni relative, previste dal D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., ivi comprese quelle sostitutive di acquisto degli immobili stessi privilegiando le acquisizioni in via bonaria.*

22.2 *Gli immobili espropriati ed acquisiti ai sensi del precedente comma e le opere sugli stessi realizzate sono assoggettate ad uso pubblico e disciplinate dalla presente convenzione di concessione.*

Art. 23 – Verifiche e Collaudi

23.1 *Al completamento dei lavori relativi alle opere indicate all'art. 2, su richiesta del Concessionario, si procede, da parte di funzionari espressamente delegati dal Concedente, alla visita di cognizione ai fini della sicurezza della circolazione. Di tanto è steso regolare verbale.*

23.2 Solo dopo che la visita predetta abbia avuto esito favorevole ed in seguito ad esplicita autorizzazione del Concedente, si può dare luogo, in via provvisoria, all'apertura ed all'esercizio dell'opera autostradale o a tratti funzionali di essa.

23.3 Il collaudo tecnico e amministrativo, previsto dalla vigente normativa, delle opere realizzate dal Concessionario è effettuato da parte di tecnici nominati dal Concedente. Il relativo onere è a carico del Concessionario.

Art. 24 – Vigilanza del Concedente

24.1 Il Concedente vigila affinché i lavori di realizzazione delle opere di cui all'art. 2 siano eseguiti a perfetta regola d'arte a norma dei progetti approvati, senza che per il fatto di tale vigilanza resti diminuita la responsabilità del Concessionario in ordine all'esecuzione dei lavori. Il Concedente vigila anche sui lavori di manutenzione ordinaria, straordinaria e sui ripristini.

24.2 Il Concedente, qualora constati che i lavori sono eseguiti in difformità da quanto stabilito dall'art. 24.1, comunica al Concessionario gli adempimenti da eseguire.

24.3 Il Concedente in ordine ai programmi manutentori, di cui all'art. 3.2 lett. h), può chiedere tutti i chiarimenti necessari. Visita ed assiste ai lavori, può eseguire prove, esperimenti, misurazioni, saggi e quanto altro necessario per accertare il buon andamento dei lavori stessi. Il Concessionario deve fornire tutti i mezzi occorrenti, provvedendo alle spese all'uopo necessarie.

24.4 Il Concedente, ai fini della verifica di quanto previsto all'art. 3, provvede al controllo dell'attuazione del piano economico - finanziario da parte del Concessionario, potendo, a tal fine, compulsare la documentazione contabile nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali, con particolare riguardo alla contabilità analitica.

Art. 25 – Accertamento della violazione e sanzioni

25.1 Fatta salva la pronuncia di decadenza dalla concessione prevista dal precedente articolo 9, e fatta parimenti salva l'applicazione, anche cumulativa, delle penali di cui alla presente convenzione, in caso di violazione, di inosservanza o di omissione, anche parziale, degli obblighi derivanti dalla legge e dalle disposizioni individuati nell'allegato N alla presente Convenzione Unica trova applicazione il sistema di sanzioni, quale disciplinato dal medesimo allegato N. La procedura sanzionatoria di cui all'art. 2, comma 86, lett. d), del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 è regolata dalla legge n. 689 del 24 novembre 1981.

Art. 26 – Penalità sull'esecuzione degli investimenti

26.1 Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2, comma 83, lett. h), del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286 ed s.m.i., il Concedente

applica al Concessionario le penali che si riportano qui di seguito.

Il Concessionario è responsabile, nei termini di seguito precisati, dei ritardi nello svolgimento delle proprie attività di progettazione rispetto alle previsioni di durata delle stesse contenute nel Cronoprogramma di cui all'allegato M, mentre non è responsabile dei tempi necessari per il rilascio delle varie autorizzazioni ed approvazioni dei progetti, ivi compresi quelli necessari per la definizione di eventuali contenziosi che fossero promossi in dette fasi.

Conseguentemente, salvo eventuali proroghe che dovessero essere accordate dal Concedente, il Concedente stesso potrà applicare al Concessionario una penale di Euro 25.000,00 per ogni mese di ritardo di durata delle singole fasi di diretta competenza della progettazione degli interventi riportati nel Cronoprogramma allegato M alla Convenzione Unica, rispetto alla tempistica ivi prevista e precisamente:

- a) presentazione da parte del Concessionario, ai fini della VIA e della Conferenza di Servizi, del progetto definitivo agli Enti competenti (rispettivamente Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture);
- b) presentazione da parte del Concessionario al Concedente del progetto definitivo ai fini della relativa approvazione da parte del Concedente medesimo (periodo decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del decreto di chiusura della Conferenza di Servizi o provvedimento equivalente). Qualora la Conferenza di Servizi si dovesse chiudere con prescrizioni che richiedano ulteriori e necessari provvedimenti approvativi, verrà applicata una sospensione del termine per la durata necessaria al rilascio di tali provvedimenti;
- c) presentazione da parte del Concessionario al Concedente del progetto esecutivo ai fini della relativa approvazione dello stesso da parte del Concedente medesimo (periodo decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del provvedimento del Concedente di approvazione del progetto definitivo).

La tempistica relativa ai lavori di realizzazione degli interventi di cui all'art. 2.2 della Convenzione, riportata nel Cronoprogramma, è vincolante per il Concessionario per quegli interventi per i quali è già intervenuta l'approvazione da parte del Concedente del relativo progetto esecutivo.

Per gli altri interventi per i quali tale approvazione non è ancora intervenuta la relativa tempistica di esecuzione riportata nel Cronoprogramma verrà modificata e definita all'esito di tale approvazione e, conseguentemente, diventerà vincolante per il Concessionario.

Resta, peraltro, stabilito che il Cronoprogramma dei lavori come sopra definito potrà subire modifiche in conseguenza di eventuali perizie di variante predisposte dal Concessionario ai sensi dell'art. 106 del D.Lgs. n. 50/2016 ed approvate dal Concedente.

Le modifiche del Cronoprogramma nei termini di cui sopra verranno inserite all'interno del relativo allegato al piano finanziario, in sede di aggiornamento quinquennale dello stesso.

Fermo restando quanto sopra, per ogni mese di ritardo (arrotondato per difetto) per il completamento degli interventi nominativi di cui all'art. 2.2. della Convenzione rispetto alla data prevista dal Cronoprogramma – come nel tempo adeguato nei termini sopra precisati – di cui all'allegato M della Convenzione Unica (periodo decorrente dalla data di consegna dei lavori all'impresa appaltatrice), il Concedente, salvo che il ritardo sia dipendente da causa non imputabile al Concessionario o sia dipendente da fatto del terzo, potrà applicare una penalità di Euro 10.000,00 (diecimila/00) per investimenti di importo da piano finanziario fino a 10 Milioni di euro; di Euro 20.000,00 (ventimila/00) per investimenti di importo da piano finanziario compreso tra 10 Milioni di Euro e 50 Milioni di euro; di Euro 25.000,00 (venticinquemila/00) per investimenti di importo da piano finanziario compreso tra 50 Milioni di Euro e 100 Milioni di euro.

Per le ulteriori penalità, si fa rinvio al Disciplinare di cui all'Allegato N.

Sezione IV Gestione Controllo

Art. 27 – Facoltà del Concessionario

27.1 Al Concessionario spettano le seguenti facoltà:

- a) di riscuotere i pedaggi di cui agli articoli 14 e 15;
- b) di accordare, nel rispetto di quanto previsto al successivo art. 29, comma 1, lett. 1d), a titolo oneroso sulla base di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie, adeguatamente pubblicizzate, le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze; con riferimento alle aree di nuova realizzazione o che si renderanno libere alle scadenze di cui all'allegato G, e di introitarne i proventi.

27.2 L'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27.1 non può creare impegni, da parte del Concessionario verso terzi, di durata superiore al periodo residuo di concessione dell'esercizio autostradale, salvo specifica autorizzazione del Concedente.

27.3 L'esercizio delle facoltà di cui all'art. 27.1 non può in alcun caso arrecare modificazioni alla esecuzione della presente convenzione; allo scadere della concessione tutte le opere realizzate per l'esercizio delle concessioni di cui all'art. 27.1 lett. b sono trasferite gratuitamente, in buono stato di conservazione, in proprietà al Concedente; gli atti del Concessionario, con i quali sono accordate ai terzi le concessioni di cui alla lettera b) dell'art. 27.1 devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente.

27.4 Spetta al Concessionario la responsabilità di prescrivere le cautele che devono essere osservate dai concessionari dei servizi pubblici di linea che percorrono in tutto od in parte l'Autostrada, dai soggetti di cui all'art. 27.1 lett. b), e da coloro che erogano le attività strumentali e ausiliari di cui all'art. 3.2 lettera d). La mancata osservanza del predetto onere determina la surroga del Concedente al Concessionario, con oneri a carico dello stesso.

27.5 Il Concessionario, purché nel rispetto della normativa sostanziale e procedurale vigente, ha facoltà di installare e fornire reti di telecomunicazioni, anche al fine di provvedere ai servizi di gestione delle autostrade e all'assistenza all'utenza.

Art. 28 – Esenzioni e agevolazioni

28.1 Il Concessionario, previa autorizzazione del Concedente, ha facoltà di concedere, a particolari categorie di utenti, forme di abbonamento per il transito sulle autostrade o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sulle autostrade. L'autorizzazione si intende concessa dal Concedente qualora, decorsi trenta giorni dalla ricezione della richiesta, non venga negata.

28.2 E' vietato al Concessionario il rilascio di tessere di libera circolazione sulle autostrade se non per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse. Non sono sottoposti al pagamento del pedaggio i soggetti esentati dalle vigenti disposizioni di legge.

28.3 E' consentito al Concessionario rilasciare autorizzazioni per singoli viaggi sulle autostrade esclusivamente per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse o per ragioni promozionali.

28.4 Per i trasporti eccezionali, il Concessionario, nel rilasciare l'autorizzazione, deve esigere, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ("Nuovo Codice della Strada") e successive modifiche ed integrazioni, l'indennizzo dovuto per l'eccezionale usura dell'autostrada in relazione alle eccedenze di peso, al tipo di veicolo, alla percorrenza totale da effettuare od al periodo di tempo per il quale è richiesta l'autorizzazione, nonché il rimborso degli oneri procedurali relativi al rilascio dell'autorizzazione ed all'organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto.

Art. 29

Regime dei lavori e delle forniture di beni e servizi

29.1 Il Concessionario si impegna:

- a) ad affidare i lavori, servizi e forniture afferenti la realizzazione e l'esercizio delle autostrade assentite nel rispetto della normativa vigente alla data dell'affidamento;
- b) ad aggiudicare i contratti relativi alle procedure di affidamento a terzi di cui ai precedenti punti, tramite Commissioni di gara, nominate dal Ministro delle Infrastrutture, fermi i poteri di vigilanza dell'Autorità di cui all'art. 213 del d. lgs. n. 50/16 e ss.mm.ii.;
- c) ad affidare i servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ricreative nelle aree di servizio, in deroga a quanto sopra previsto, secondo i principi di cui all'art. 1, comma 939 della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, di seguito riportati, nonché le eventuali indicazioni che verranno impartite dall'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato;

- verifica preventiva della sussistenza delle capacità tecnico - organizzative ed economiche dei concorrenti allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio, secondo quanto disciplinato dalla normativa di settore;
 - valutazione delle offerte dei concorrenti che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi, gli investimenti in coerenza con la durata degli affidamenti e la pluralità dei marchi. I processi di selezione devono assicurare una prevalente importanza al progetto tecnico - commerciale rispetto alle condizioni economiche proposte;
 - modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi nonché dei prezzi dei prodotti oil e non oil.
- d) a vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese, comunque collegate al Concessionario, che siano realizzatrici della relativa progettazione.

29.2 Il Concessionario, ove ritenga di istituire, con onere a suo carico, il servizio di informazione radio agli automobilisti, attribuisce lo svolgimento del servizio medesimo in base a procedura di evidenza pubblica, sulla base di specifiche tecniche e contrattuali finalizzate all'adeguato svolgimento del servizio medesimo e non discriminatorie.

29.3 Per quanto concerne le riserve da definire relative a lavori oggetto della concessione faranno parte dell'investimento complessivo anche gli importi liquidati dal Concessionario all'impresa appaltatrice, o fornitrice, salvo che non vi siano specifiche responsabilità del Concessionario stesso, tali per cui l'importo relativo alla riserva sia, in tutto o in parte, direttamente conseguente a fatto o colpa del Concessionario. Nel caso in cui sia solo in parte addebitabile al Concessionario, l'altra parte farà comunque parte dell'investimento:

- a seguito di riserve definite in via amministrativa dal Concessionario su favorevole parere del collaudatore o della commissione collaudatrice, o in via arbitrale o giudiziale o a seguito di decisione del Collegio Consultivo Tecnico ex art. 6 d.l. n. 76/2020;
- b) a seguito di riserve, dedotte in arbitrato o in giudizio, ma definite transattivamente su favorevole parere del Concedente.

29.4 Nel caso in cui il concessionario, ai sensi della normativa vigente, intenda avvalersi della facoltà di eseguire in proprio lavori, inclusi quelli di manutenzione, anche affidando gli stessi direttamente alle società collegate e nei limiti del 60% del valore globale degli interventi oggetto della concessione, il prezzo degli appalti dei lavori conferiti è determinato utilizzando i valori risultanti del più recente prezzario Anas, con applicazione della media dei ribassi per lavori simili affidati previo esperimento di procedure di pubblico incanto o licitazione privata negli ultimi sei mesi dal concessionario e dal Concedente.

29.5 Nei casi di trasferimento di beni e servizi intragruppo inerenti l'oggetto della concessione, il Concedente verifica che i prezzi di trasferimento di beni e servizi non siano superiori a quelli di mercato. Per prezzo di mercato si intende il prezzo o il corrispettivo mediamente praticato per i

beni e servizi della stessa specie o similari in condizioni di libera concorrenza nel tempo e nel luogo più prossimi. Per la determinazione del valore di mercato si fa riferimento, in quanto possibile, ai listini o alle tariffe del soggetto che ha fornito i beni o i servizi o, in mancanza, ai mercuriali ed ai listini delle Camere di Commercio e alle tariffe professionali, tenendo conto degli sconti d'uso.

Art. 30 – Carta dei servizi

30.1 *Il Concessionario è tenuto, in conformità a quanto previsto dal DPCM*

27.01.1994 e 30.12.1998 e dal D. Lgs. 286 del 30.07.1999, alla redazione ed all'aggiornamento annuale della Carta dei Servizi, con l'indicazione degli standard di qualità di cui alla Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102 del 19.02.2009 nonché dalle disposizioni impartite dal Concedente.

Il Concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano adottati in attuazione dell'art. 8 ("contenuto delle carte di servizio") del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, di natura anche risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura.

30.2 *I valori promessi e conseguiti per ciascun indicatore devono essere trasmessi annualmente al Concedente, per via telematica, nel rispetto della procedura prevista.*

Sezione V Disposizioni finali

Art. 31 – Domicilio

31.1 *Per gli effetti della presente Convenzione, il Concessionario elegge domicilio in*

Art. 32 – Foro competente

32.1 *Per tutte le controversie che insorgono fra le parti, sull'interpretazione ed applicazione della presente convenzione il foro competente è il Tribunale di Roma.*

Art. 33 – Rinuncia al contenzioso

33.1 *Le Parti, con la sottoscrizione della presente Convenzione ed a decorrere dalla data di efficacia della stessa, ai sensi del successivo art. 34, rinunciano a tutti i giudizi tra loro pendenti, rinunciando, altresì, ad ogni eventuale altro diritto o pretesa ad essi connessi.*

33.2 *Le Parti rinunciano, altresì, anche per il futuro, ad attivare ulteriori contenziosi ed a fare valere ulteriori diritti e/o pretese relativamente alle controversie rinunciate come sopra.*

33.3 Dalla data di efficacia della presente Convenzione di cui al successivo art. 34, le Parti si impegnano a formalizzare presso gli organi giurisdizionali competenti gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito, con compensazione delle spese di giudizio.

Art. 34 – Condizione sospensiva

34.1 L'efficacia della presente convenzione è subordinata all'emanaione del decreto di approvazione, ai sensi di legge.

Art. 35 – Richiamo a norme legislative e regolamentari

35.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente contratto e negli atti ad esso allegati, si intendono espressamente richiamate e trascritte le norme legislative e le altre disposizioni vigenti in materia di OO.PP. ed in particolare le norme contenute nelle direttive comunitarie, nel D.Lgs. n. 50/16 e s.m.i., e nei regolamenti esecutivi e attuativi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi compresa la direttiva di cui alla Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 e la Direttiva del 30.07.2007 “Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria” (G.U.R.I. n. 224 del 26.09.2007) del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e della Finanze.

Art. 36 – Spese di contratto e trattamento fiscale

36.1 La presente convenzione è soggetta a registrazione. Tutte le spese del presente contratto sono a carico dei Concessionario. Ai fini fiscali, si dichiara che i corrispettivi di cui al presente contratto sono soggetti all'imposta sul valore aggiunto e pertanto, ai sensi del D.P.R. n. 131/86, tale contratto sarà assoggettato al pagamento dell'imposta di registro in misura fissa.

Il presente schema di convenzione consta di n. ... facciate dattiloscritte compresa la presente pagina scritta su n. ... righe e contiene n. ... allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.