

Schema di**Atto aggiuntivo****alla convenzione unica****sottoscritta il 1 agosto 2007 ed approvata per legge n. 101/2008****TRA**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, in seguito denominata per brevità “Concedente”, con sede legale in Roma, Via Nomentana, 2, in persona del _____, nella sua qualità di Direttore della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, in virtù dei poteri conferitigli con _____.

E

Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo p.A., in seguito denominata per brevità anche “Concessionario” con sede legale in Roma, Via XX settembre n. 98/E (codice fiscale e P.I. n. 02133681003)

REPUBBLICA ITALIANA

* * *

L'anno duemilaventi, addì del mese di _____.

PREMESSO

- che, in data 1 agosto 2007, ANAS S.p.A. e il Concessionario hanno sottoscritto la Convenzione Unica (di seguito “Convenzione”) - ai sensi dell’art. 2, commi 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito dalla legge 24.11.2006, n. 286 e s.m.i. - che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione del Collegamento Autostradale tra le città di Asti e Cuneo (di seguito “Collegamento Autostradale”);

- che la suddetta Convenzione è stata approvata con Decreto Interministeriale del 21.11.2007 registrato alla Corte dei Conti il 31.01.2008;

- che l'art. 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, lettera, b), del decreto legge n.109/2018, convertito, con modificazioni, dalla legge n.130/2018, precisa che

“1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono trasmessi sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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. 2. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente; 2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione

delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.”;

- che, ai sensi dell'art. 11 comma 5 del Decreto Legge 29 dicembre 2011 n.216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n.14 e s.m.i., si è verificato, a far data dal 1.10.2012, il trasferimento ex lege al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle funzioni di amministrazione concedente - di cui all'art. 36, decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m. - precedentemente affidate all'ANAS S.p.A.;

- che, al fine di dare attuazione alla disposizione normativa di cui all'art. 12 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, con D.M. del 1 ottobre 2012 n. 341, è stata istituita la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, oggi Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ai sensi del DPCM n. 72 del 11.02.2014;

- che, con delibera n.72/2019 del 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l'Approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Società di Progetto Autostrada Asti -Cuneo p.A.;

- che in data 23 luglio 2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha formulato il parere n. 7/2019 in ordine al piano economico finanziario e all'atto aggiuntivo della concessione Asti-Cuneo (A 33) e SATAP Torino – Milano (A4);

- che con Delibera n. 56 del 1 agosto 2019 il CIPE ha preso atto della revisione del rapporto concessorio e dei piani economico-finanziari relativi al tratto autostradale Asti-Cuneo (A 33) e al PEF della SATAP Torino – Milano (A4);

- che il Concedente ha invitato il Concessionario a studiare una variante al tracciato previsto dal progetto definitivo approvato del Lotto II.6, tale da consentire un sostanziale risparmio di spesa;

- che, in ottemperanza a quanto disposto, il Concessionario ha individuato uno stralcio funzionale del Lotto II.6, - denominato II.6.B - il cui Progetto esecutivo è suscettibile di immediata approvazione, rientrando nell'ambito della spesa prevista per le opere di concessione, ed uno stralcio di completamento – denominato II.6.A, per il quale il progetto definitivo della variante di tracciato richiesta dal Concedente deve essere redatto dal Concessionario ed approvato dal Concedente, previo espletamento delle procedure di Conferenza dei Servizi;

- che il verificatosi disequilibrio del piano economico finanziario allegato alla Convenzione Unica per fatto non imputabile al Concessionario - riconosciuto dal Concedente con atto MIT DGVCA prot. 2121 in data 10.2.2016 - non ha consentito al Concessionario di remunerare il capitale sinora investito così come previsto all'esito della gara pubblica e non consente comunque di completare il Collegamento Autostradale, attualmente solo parzialmente in esercizio;

- che, per assicurare il completamento del Collegamento Autostradale e remunerare il capitale investito dal Concessionario, a ottobre 2017 si è ipotizzato di consentire il completamento degli investimenti del Collegamento Autostradale attraverso un finanziamento incrociato del capitale investito che prevedeva l'utilizzo dei ricavi della Concessionaria SATAP– Società facente parte del medesimo Gruppo di Autostrada Asti Cuneo – e affidataria della Concessione relativa alla Autostrada A4;

- che la soluzione così ipotizzata è stata trasmessa alla Commissione Europea la quale, con Decisione C(2018) 2435 del 27 aprile 2018 , alla luce degli impegni

assunti dall'Italia, ha ritenuto di non sollevare obiezioni nei confronti dell'aiuto in quanto compatibile con mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea;

- che il Governo ha individuato, quali misure idonee ad ovviare alla scarsità di risorse pubbliche disponibili ed a contenere gli incrementi tariffari: (i) il versamento, da parte di SATAP A4 – Società facente parte del medesimo Gruppo - di un contributo al Concessionario pari al capitale investito netto mai ammortizzato al 31.12.2017 ed all'ammontare degli investimenti da realizzare per il completamento del Collegamento Autostradale medesimo, da includere nell'oggetto della concessione di SATAP A4; (ii) il contenimento degli incrementi tariffari che ne sarebbero derivati con l'applicazione della formula di adeguamento tariffario prevista nella Convenzione Unica di SATAP A4 mediante l'introduzione di una variazione tariffaria annua predeterminata per tutta la durata della concessione compatibile con gli obiettivi di sviluppo economico, (iii) la corresponsione di un valore di subentro alla scadenza della concessione di SATAP A4;

- che fermo restando il ricorso al modello di finanziamento incrociato il Concedente ha chiesto al Concessionario la predisposizione del Piano economico finanziario nel rispetto della regolamentazione nazionale vigente e dei principali parametri di riferimento indicati dal Concedente stesso;

- che in data 2 luglio 2019 il Concessionario ha trasmesso la proposta di Piano Economico-Finanziario secondo le indicazioni ricevute dal Concedente conformemente al meccanismo di salvaguardia individuato nella Delibera dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti n. 72 del 19.6.2019;

- che con lettera in data 27 aprile 2020 i Concessionari Asti Cuneo e SATAP hanno rappresentato che *“gli Atti contrattuali predetti, per come definiti allorché la procedura è stata avviata e quindi sulla base delle stime di traffico ipotizzabili al tempo, non hanno certamente previsto i fatti sopravvenuti e in particolare la epidemia COVID-19 che si è successivamente manifestata come causa di forza maggiore dei quali pertanto occorrerà tener conto, in occasione della materiale sottoscrizione degli Atti medesimi, facendo espressamente salva la considerazione degli stessi ai fini della procedura di revisione del PEF in modo da assicurare l’equilibrio della concessione ed ai fini della eventuale conseguente variazione dei costi di costruzione”*; il Concedente dà atto della predetta precisazione, confermando che gli atti in parola sono stati formulati prima del manifestarsi della epidemia COVID-19, che costituisce, ai fini del presente atto, sopravvenuto fatto di forza maggiore;

- che il Cipe, con delibere nn. 13 e 14 in data 14 maggio 2020, ha approvato la operazione di cross financing ed i pertinenti atti contrattuali recanti la revisione delle due concessioni:

- che, successivamente, il Ministero concedente, con nota prot. 18834 del 23.7.2020, ha invitato i Concessionari Asti Cuneo e SATAP a rivedere il Piano Economico Finanziario presentato, riducendo il tasso di rendimento per tutte le opere ancora da eseguire dal previgente tasso del 9,23% al tasso aggiornato del 7,09%, allo scopo di adeguarlo alle previsioni della delibera ART n. 72 del 19 giugno 2019, pertinente la disciplina del nuovo periodo regolatorio della concessione Asti Cuneo oggetto del presente atto; con nota in data 30.7.2020 prot. U/20/1339 le società concessionarie hanno significato di aderire alla richiesta formulata, ma con la espressa riserva di adire le competenti vie legali per far

accertare la corretta applicazione della regolamentazione ART al tasso di rendimento delle opere già oggetto di appalto e salvezza del diritto di conseguire quanto fosse ritenuto dal giudice adito

- che, con successiva nota in data 28.10.2020 è stato rimesso al concedente il Piano Economico Finanziario della concessionaria SATAP adeguato a quanto richiesto dal concedente, con espressa precisazione che la sottoscrizione del presente atto contrattuale non comporta il venir meno del diritto fatto valere con il ricorso nelle more notificato in data 21 ottobre 2020 restando inteso che le eventuali determinazioni del giudice adito saranno integrate negli atti concessori alla scadenza del periodo regolatorio in corso, sulla base del principio di neutralità economico-finanziaria;

- che, sulla scorta di quanto significato dai Concessionari, le Parti hanno convenuto che in accordo a quanto indicato nella richiamata corrispondenza e, sulla base di quanto asserito dal Concessionario, la stipula del presente Atto non comporta la rinuncia al ricorso notificato in data 21.10.2020 (RG 8583/2020), e che le relative pronunce giudiziarie saranno recepite dalle Parti con eventuale successivo atto;

- che in ragione di quanto sopra le Parti intendono procedere, con il presente Atto Aggiuntivo alla revisione, in conformità a quanto stabilito dall'art. 11 della Convenzione, del piano economico finanziario allegato alla Convenzione stessa, ferme restando tutte le pattuizioni della Convenzione medesima, ove non modificate e/o integrate con il presente Atto;

- che, pertanto, le Parti come sopra costituite convengono e stipulano quanto segue.

TUTTO CIO' PREMESSO

tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, rappresentata nel presente Atto da, e la Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo p.A., rappresentata nel presente Atto da ..., si conviene e si stipula quanto segue.

Art. 1

Premesse

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Atto aggiuntivo.

Art. 2

Allegati

2.1 Fanno parte integrante del presente Atto aggiuntivo i seguenti allegati che, ove già presenti, sostituiscono i corrispondenti Allegati alla Convenzione:

- A) Tariffe di pedaggio;
- B) Determinazione della remunerazione del capitale investito;
- E) Piano finanziario;
- G) Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007;
- K) Elenco e descrizione delle opere;
- L) Cronoprogramma;
- M) Elenco progetti preliminari e definitivi;
- N) Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali;
- O) Requisiti di Solidità Patrimoniale;
- P) Elenco contenzioso.

Art. 3

Oggetto

3.1 L'art. 2 della Convenzione Unica è così modificato:

a) L'art. 2.2 lett. A2 è sostituito dal seguente:

“A2 — Lotti da realizzare da parte del Concessionario e già realizzati al 31.12.2017:

- *1/3/4 Consovero Castelletto S. — Cuneo Km. 10.213 - (realizzato);*
- *1-5 Cuneo — SS231 Km. 3,808 — (realizzato);*
- *Barriera di Castelletto Stura — (realizzato);”*

b) L'art. 2.2 lett. B2 è sostituito dal seguente:

“B2 — Lotti da realizzare da parte del Concessionario e già realizzati al 31.12.2017:

- *II.1a Isola D'Asti-Rocca Schiavino Km 2,230 — (realizzato);*
- *Viabilità di collegamento alla tangenziale di Bra — (realizzato);*
- *Lavori eseguiti da Anas -Barriera di Govone — (realizzato);*
- *Lavori eseguiti da Anas -Caselli di Cherasco e Castagnito — (realizzato);*
- *II.6 B (1° Stralcio Funzionale tra Tangenziale di Alba e la progressiva 5+000 compreso lo Svincolo di Roddi) — (da realizzare);*
- *II.6 A (Completamento tra lotto II.7 e Svincolo di Roddi) — (da realizzare);*
- *Adeguamento della Tangenziale di Alba - (da realizzare);*
- *Impianto di esazione tipo "free flow" — (da realizzare);”*

c) All'articolo 2.2. si aggiunge la lett. B3:

“B3 Interventi da realizzare da parte del Concessionario e già realizzati al 31.12.2017 relativi al Tronco I e al Tronco II

- *Adeguamento impianti esazione a S.E.T — (realizzato);*
- *Completamento Barriera Govone ed opere accessorie — (realizzato);*
- *Impianti linea su lotti ANAS — (realizzato);*
- *Interventi di manutenzione straordinaria su lotti eseguiti da Anas — (da realizzare);”*

3.2. All’articolo 2 viene inserito dopo il punto 2.2 il seguente punto 2.2bis:

“2.2bis. L’Allegato K al presente Atto Aggiuntivo individua gli interventi di cui all’art. 2.2 (interventi ancora da realizzare) per l’importo stimato di 346 milioni di euro”.

Art. 4

— Contributo da parte di SATAP S.p.A. — Tronco A4 - per la realizzazione del Collegamento Autostradale

4.1 Ai fini del riequilibrio del piano economico finanziario ai sensi dell'art. 11.9 della Convenzione il Concedente ha disposto un contributo da versare da parte di SATAP S.p.A. — Tronco A4 (società del medesimo gruppo della Concessionaria), pari:

- (i) al Capitale Investito Netto della Concessionaria alla data del 31.12.2017 — al netto delle somme erogate ai sensi dell'art. 6 della concessione — per l'esecuzione dei lavori di cui all'art.2 (lavori eseguiti), per un ammontare di euro 280 milioni;
- (ii) all'importo stimato di Euro 346 milioni per l'esecuzione dei lavori di cui all’art. 2 (lavori da eseguire).

4.2 Il contributo di cui all'art. 4.1 sarà liquidato secondo le modalità convenute tra le Parti.

4.3 Il contributo erogato da Satap A4 è soggetto alla valutazione del Concedente nel rispetto dei principi che regolano l'ammissibilità dei costi a fini regolatori.

Art. 5

Obblighi del Concessionario

L'art. 3 della Convenzione Unica è così modificato:

a) all'art. 3.2, la attuale formulazione della lettera g) è sostituita con la seguente "*a recepire i meccanismi di premi/penalità con riferimento alla qualità dei servizi come definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti con delibera n.72/2019*";

b) all'art.3.2, lett. p), le parole "*della delibera CIPE 1/2007 e s.m.i.*" sono sostituite con le seguenti: "*contenuta nella delibera n.72/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti*";

c) all'art. 3.2, è soppressa la lettera aa);

d) è soppresso l'art. 3.11;

e) all'art. 3.12 sono sopresse le parole da "*con le modalità previste dalla Delibera CIPE del 26 gennaio 2007 e sue eventuali modificazioni*" e sono sostituite con le seguenti parole "*ai sensi dell'art. 43, commi 1, 2 e 2bis del decreto legge n.201/2011*".

Inoltre all'art. 3 della Convenzione vigente, dopo il comma 12, viene aggiunto il seguente comma:

"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. 5 bis

Durata della concessione

5bis.1 L'art. 4 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente:

“4.1. La scadenza della concessione è fissata al 31.12.2031.

4.2 “Alla scadenza della presente Convenzione, il Concessionario provvede al trasferimento del Collegamento Autostradale assentito in concessione in proprietà al Concedente nonché delle relative pertinenze, a titolo gratuito ed in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami. Il Concedente almeno due anni prima della scadenza della presente Convenzione effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato complessivo del Collegamento Autostradale ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in conformità del progetto esecutivo e delle eventuali successive concordate modificazioni”.

Art. 5 ter — Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente

5ter.1 Alla Convenzione Unica è inserito il seguente art. 4 bis, rubricato *“Rapporti inerenti la successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente”*:

“4bis.1 Alla scadenza del periodo di durata della concessione, il Concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'autostrada assentita in concessione e delle relative pertinenze fino al trasferimento

della gestione stessa, che avrà luogo contestualmente alla corresponsione dell'indennizzo di cui al successivo comma 4bis.2.

4bis.2 Il Concessionario ha diritto alla scadenza della concessione alla corresponsione del valore di subentro come determinato dal successivo art. 11 bis..

4bis.3 Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente deve avviare, se del caso, le procedure di gara con congruo anticipo rispetto alla data di scadenza della convenzione vigente in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio dell'Autostrada.

5ter.2 Alla Convenzione Unica, dopo l'art. 11 sono inseriti i seguenti articoli 11 bis e 11ter:

“Art. 11 bis

“Remunerazione degli investimenti e variazione tariffaria predeterminata”:

“11bis.1 Il capitale investito previsto nel Piano finanziario Regolatorio sarà remunerato ai tassi indicati nell'allegato B conformemente al meccanismo di salvaguardia di cui alla Delibera dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti n. 72 del 19.6.2019, determinati con il metodo del WACC e concorrerà alla determinazione del valore di subentro ove non remunerato in tariffa.

11bis.2 Fermo quanto previsto al comma che precede, sino al 31 dicembre 2022 non sarà riconosciuto al Concessionario alcun incremento alle tariffe vigenti per l'anno 2019. A decorrere dal 1 gennaio 2023 e sino alla scadenza della concessione l'incremento tariffario annuo riconosciuto al Concessionario sarà determinato in misura pari al tasso di inflazione di cui all'art. 16 della Convenzione maggiorato dell'1% e comunque in misura non inferiore al 2,2%.

11bis.3 La differenza negativa o positiva tra i ricavi conseguiti, al netto del canone di concessione di cui all'art. 12 della Convenzione, per effetto dell'applicazione del

precedente comma ed i ricavi che sarebbero stati conseguiti (al netto del canone di concessione) con l'applicazione delle variazioni tariffarie di cui all'art. 18 della Convenzione, concorrerà alla determinazione del valore di subentro di cui all'art. 4bis della Convenzione, che sarà conseguentemente aggiornato in occasione dei prossimi aggiornamenti/revisioni del PEF.

11bis.4 Sussistendone i presupposti, eventuali variazioni dell'importo stimato degli investimenti di cui all' allegato K, al netto del contributo posto a carico di SATAP A4, saranno riconosciute al Concessionario e tali variazioni non potranno comportare modifiche della durata alla Convenzione ma concorreranno alla variazione tariffaria, sommandosi alla variazione tariffaria annua predeterminata e/o alla determinazione del valore di subentro di cui all'art. 4 bis della Convenzione.”.

“Art. 11ter

Determinazione del credito tariffario maturato annualmente dal Concessionario

11ter.1 Annualmente, a partire dal 2023 e sino alla scadenza della concessione, il Concessionario comunicherà al Concedente la differenza negativa o positiva tra i ricavi conseguiti (al netto del canone di concessione) per effetto dell'applicazione dell'articolo 11 bis, e i ricavi che sarebbero stati conseguiti (al netto del canone di concessione) con l'applicazione delle variazioni tariffarie di cui all'articolo 18. Eventuali riduzioni dei costi ammessi e del tasso di congrua remunerazione WACC potranno essere destinati alla riduzione di tale differenziale e, conseguentemente, del valore dell'indennizzo da subentro.

11ter.2 Ventiquattro mesi prima della scadenza della concessione, le parti verificheranno la coerenza dell'indennizzo da subentro risultante dai dati

consuntivati con i parametri di mercato e, ove necessario, potranno adottare i provvedimenti contrattuali al fine del mantenimento della opportuna coerenza.”

Art. 6

Bilancio e partecipazioni del Concessionario

6.1 All'art. 10, viene sostituito il comma 3 con il seguente comma:

“Il Concessionario dichiara di detenere partecipazioni nelle misure indicate nelle seguenti società:

- CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA — 0,84%”

6.2 All'art. 10, viene sostituito il comma 6 con il seguente comma:

“10.6 La cessione di partecipazioni qualificate nel capitale del Concessionario, nonché ogni eventuale trasformazione, fusione e scissione, compresa l'esecuzione di rilevanti operazioni straordinarie, anche sul capitale sociale, e operazioni di riassetto societario, quali ad esempio cessioni d'azienda sono subordinate alla preventiva autorizzazione del Concedente. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione il Concedente verifica la sussistenza dei requisiti di onorabilità, solidità patrimoniale, di professionalità e di affidabilità in ordine al rispetto degli obblighi derivanti da contratti stipulati con pubbliche amministrazioni, nonché effettua gli accertamenti previsti dalla vigente legislazione antimafia, nei confronti dei soggetti che detengono il controllo del Concessionario. Pertanto, il Concessionario dovrà comunicare al Concedente tutta la documentazione e le informazioni relative all'aspirante cessionario della partecipazione occorrente per l'espletamento dei predetti accertamenti, anche al fine di assicurare l'equilibrio della governance nell'ambito delle predette trasformazioni societarie. Nessuna cessione potrà essere effettuata prima della comunicazione al Concessionario da parte del Concedente dell'autorizzazione prescritta. In ogni caso, trascorsi 90

(novanta) giorni dall'invio da parte del Concessionario al Concedente della richiesta di autorizzazione all'operazione, salvo i casi di documentazione incompleta o da regolarizzare, il procedimento di autorizzazione si conclude, a norma di legge, con un provvedimento positivo o negativo. Per gli aspetti procedurali, si rinvia alla Direttiva del 30 luglio 2007 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze "Criteri di autorizzazione alle modificazioni del Concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria", come integrata e dettagliata dal Decreto del Ministro delle infrastrutture del 29 febbraio 2008. Resta inteso che non sono soggette a preventiva autorizzazione del Concedente la costituzione e l'eventuale escussione di pegno su azioni o altre garanzie riguardanti il capitale sociale del Concessionario, volte a garantire gli enti finanziatori del progetto purché di volta in volta comunicati per iscritto dal Concessionario al Concedente."

Art. 7

Piano Economico Finanziario

7.1 All'art. 11 della Convenzione vigente, il comma 1, le parole "*della Delibera CIPE 1/07 e s.m.i.*" vengono sostituite con le parole "*dell'art. 43, comma 1, 2 e 2bis del D.L. 201/2011*".

7.2 All'art. 11 della Convenzione vigente, il comma 3, viene sostituito dal seguente:

"Il piano economico finanziario (allegato E) ed il cronoprogramma (allegato L) saranno aggiornati in sede approvazione del progetto definitivo di variante del lotto II.6.A, in esito alla procedure di Conferenza dei Servizi e per tener conto

della definitiva spesa approvata, nonché alla approvazione di tutti i progetti definitivi compresi ne gli interventi dell'Allegato K".

7.3 All'art. 11 della Convenzione vigente, il comma 5, viene sostituito dal seguente:

"11.5 In sede di aggiornamento del piano economico finanziario, che avverrà entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio si terrà conto dei maggiori ribassi, rispetto a quelli previsti nel medesimo piano economico finanziario, conseguiti in sede di eventuali affidamenti a terzi".

7.4 All'art. 11 della Convenzione vigente, i commi 6, 8 e 9 sono sostituiti dai seguenti:

"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.

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, per cause

imputabili al concessionario. Tra i rischi di costruzione rientrano:

- *il rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto;*

- *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 andrebbe ugualmente posto a carico del concessionario.*

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.

I tempi di realizzazione degli investimenti di competenza del Concessionario fissati nel PEF/PFR e 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 dalla Delibera ART n. 72/2019.

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 al punto 26 della Delibera ART n. 72/2019.

Il PEF/PFR verrà sottoposto a revisione anche al verificarsi di fatti non riconducibili al Concessionario che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario. Non si dà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi e maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali sono dipendenti da fatti imputabili al Concessionario, in coerenza con l'allocazione dei rischi progettuali.

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 4);*

~~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.~~

~~La revisione, da effettuare con le modalità previste dalla Delibera ART n. 72/2019, 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 definire entro 6 mesi decorrenti dalla data di presentazione della revisione del PEF/PFR da parte del Concessionario.~~

~~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, 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.~~

~~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).

In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario, le parti possono recedere dal contratto. In caso di recesso del Concessionario, il Concedente farà in modo che sia corrisposto al Concessionario, ovvero, su richiesta di quest'ultimo direttamente nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, un indennizzo pari alla somma tra:

- a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori (ivi inclusi gli importi corrisposti a titolo di valore di subentro, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la normativa applicabile ai singoli investimenti autorizzati dal Concedente, ovvero, nel caso in cui il Collegamento Autostradale non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;*
- b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione, ad esclusione degli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse.*

Per quanto attiene alla successione tra il Concessionario ed il nuovo soggetto affidatario della Concessione si applicano le disposizioni della Convenzione Unica in tema di rapporti tra il subentrante ed il soggetto uscente.

In sede di aggiornamento quinquennale, alla fine di ogni periodo regolatorio, il Concedente, sentita l'ART per i profili di competenza di cui all'articolo 43 del d.l.

n.201/2011, trasmette, entro il 15 ottobre dell'ultimo anno di ogni periodo regolatorio, la proposta di aggiornamento al CIPE che si pronuncia, sentito il NARS, entro trenta giorni. Successivamente l'aggiornamento del PEF è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

Fermo quanto previsto ai precedenti commi del presente articolo in relazione agli interventi riportati all'art. 2 della presente Convenzione, per eventuali interventi aggiuntivi sono a carico del Concessionario, a decorrere dalla approvazione del progetto definitivo e se imputabili a sua colpa i seguenti rischi:

1) il rischio di commissionamento, ossia il rischio che l'opera non riceva l'approvazione da parte di altri soggetti pubblici o dei portatori di interessi nei confronti dell'opera da realizzare, con conseguenti ritardi nella realizzazione e/o insorgenza di contenziosi;

2) 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 attribuibili al Concessionario;

3) il rischio espropri, connesso a ritardi da espropri o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione;

4) ~~il rischio ambientale/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.~~

~~Rimane a carico del Concedente il rischio normativo, regolamentare e politico, derivante dalle modifiche sopravvenute dell'assetto regolatorio e da decisioni politiche programmatiche non prevedibili contrattualmente, con conseguente aumento dei costi per l'adeguamento”.~~

Art. 8

Canone di concessione

L'art. 12, comma 1, della Convenzione vigente viene sostituito dal seguente:

~~“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 dalla legge del 3 agosto 2009, n. 102 e s.m.i. Qualora, a seguito di disposizioni normative, dovesse essere elevata la misura del canone di concessione di cui sopra, o della relativa integrazione, 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. 8 bis

Ulteriori modifiche della Concessione

Alla Convenzione vigente sono apportate le seguenti ulteriori modifiche:

- all'articolo 14, comma 1, della Convenzione Unica le parole "*Delibera CIPE n.1/2007*" sono sostituite con le parole "*Delibera ART n.72/2019*";

- è soppresso il comma 2 dell'art.15 della Convenzione Unica;

- l'art. 16 della Convenzione Unica è sostituito con il seguente "*Il tasso di inflazione programmato corrisponde a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile (D.E.F.) di ciascun periodo regolatorio*";

- l'art.17 della Convenzione Unica è soppresso;

- dopo l'art. 18 è introdotto l'art. 18 bis "*Obiettivo di Incremento di Produttività da Efficientamento*": "*Il coefficiente di incremento della produttività annuo, da utilizzare per l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media di cui all'art..... della Convenzione Unica, è stato determinato dall'ART, secondo il metodo di analisi definito con le Delibere n.70/2016 e n.72/2019, nella misura annua indicata nel piano economico finanziario. Per i successivi periodi regolatori l'ART provvederà alla determinazione dei relativi coefficienti di incremento della produttività annuo tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del dataset agli ultimi dati disponibili*".

- l'art. 19 della Convenzione Unica è sostituito dal seguente rubricato: "*Meccanismi di Premialità/Penalità con riferimento alla valutazione della Qualità dei Servizi*": "*Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui all'art..... della presente Convenzione, ed al fine di consentire al Concedente l'identificazione degli indicatori di qualità per ciascuna delle aree tematiche riportate al punto 24 della Delibera ART n. 72/2019, il Concessionario si impegna a sottoporre al Concedente, entro il termine di 24 mesi decorrenti dalla data di efficacia del presente Atto aggiuntivo, una proposta di introduzione di indicatori di*

qualità del servizio autostradale, così come individuati dalla delibera ART n. 72/2019, corredata da rilevazioni oggettive e verificabili telematicamente dal Concedente.

Nei successivi 12 mesi il Concedente provvederà a definire e a recepire in accordo con il concessionario in un apposito Atto aggiuntivo alla presente Convenzione, per ciascun indicatore di qualità del servizio, i tre distinti livelli di qualità (soglia minima, soglia obiettivo e soglia massima).

I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nel punto 24 della delibera ART n.72/2019 trovano applicazione a decorrere dall'anno successivo alla efficacia dell'Atto aggiuntivo di cui al comma precedente. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, entro il 30 settembre 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 precedente comma”.

Art. 9

Formula revisionale della tariffa media ponderata

All'art. 15 della Convenzione viene sostituito il comma 1 con il seguente comma:

“15.1 Conformemente a quanto previsto nella Delibera dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti n. 72 del 19.6.2019, la tariffa è stabilita annualmente sulla base della seguente formula:

$$Tt = TG_{,t} + TK_{,t}$$

dove:

- Tt è la tariffa totale all'anno t ;

- TG è la componente tariffaria di gestione all'anno t , inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, finalizzata a permettere il recupero: (i) dei

costi operativi , comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria, 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;

*- **TK** è la componente tariffaria di costruzione all'anno t finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria”.*

Art. 10

Adeguamento annuale delle tariffe

L'art. 18 della Convenzione Unica è sostituito con il seguente rubricato:
“Adeguamento annuale delle Tariffa Unitaria media”: “Le modalità di adeguamento annuale della tariffa unitaria media sono calcolate con i criteri contenuti nella delibera ART n.72/2019.

Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre, tutte le informazioni necessarie per la determinazione dell'adeguamento tariffario per l'anno successivo, nonché, la proposta di aggiornamento del PFR.

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 all'entità degli investimenti effettuati alla data del 30 settembre precedente;

b. la sussistenza di gravi inadempienze alle disposizioni della presente Convenzione che siano state formalmente contestate al Concessionario entro il 30 giugno precedente.

Il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario di cui al precedente comma lettera b), per fatti imputabili a quest'ultimo, dispone la sospensione dell'applicazione della formula di adeguamento tariffario salva l'applicazione dell'art. 9 della presente Convenzione.

Il Concedente entro il 15 novembre di ogni anno, trasmette all'ART la proposta di adeguamento della tariffa unitaria media per l'anno successivo e la proposta di aggiornamento del PFR.

L'ART, entro il 30 novembre di ciascun anno, verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri fissati nella Delibera n. 72/2019. L'ART in particolare verifica le seguenti condizioni:

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 al WACC;

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 alla delibera ART n.72/2019”.

Art. 11

Carta dei servizi

All'art. 31 della Convenzione vigente, viene sostituito il comma 1 con il seguente:

“31.1 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.”.

Art. 12**Rinuncia al contenzioso**

12.1. Le Parti, con la sottoscrizione del presente Atto aggiuntivo a decorrere dalla data di efficacia dello stesso, rinunciano ai giudizi tra loro pendenti indicati nell'allegato P al presente Atto, rinunciando, altresì, ad ogni eventuale altro diritto o pretesa ad essi connessi.

12.2. In relazione ai suddetti contenziosi le Parti rinunciano, altresì, anche per il futuro, ad attivare ulteriori contenziosi ed a fare valere ulteriori diritti e/o pretese aventi ad oggetto le medesime controversie rinunciate come sopra.

12.3. Dalla data di efficacia del presente Atto aggiuntivo, 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. 13

Domicilio

Agli effetti del presente atto aggiuntivo, il Concessionario elegge domicilio in Roma, Via XX Settembre n. 98/E.

Art. 14

Foro competente

Per tutte le controversie che dovessero insorgere tra le Parti sull'interpretazione ed applicazione del presente Atto Aggiuntivo il foro competente è il Tribunale di Roma.

Art. 15

Efficacia

L'efficacia del presente Atto Aggiuntivo è subordinata alla registrazione del decreto interministeriale di approvazione ai sensi di legge. Conseguentemente, le tempistiche indicate nel cronoprogramma degli investimenti (allegato L) decorrono dalla data di efficacia del presente Atto e le tempistiche indicate nel PEF (allegato E) dovranno intendersi traslate del periodo intercorso dalla data di riferimento del 31 dicembre 2017 alla data di efficacia del presente Atto.

Art. 16

Clausole in conflitto

In caso di conflitto tra le previsioni contenute nel presente atto aggiuntivo e quanto previsto dalla Convenzione o dagli atti negoziali precedenti, prevarranno le clausole contenute nel presente Atto.

Art. 17**Richiamo a norme legislative e regolamentari**

Per quanto non espressamente previsto nel presente Atto Aggiuntivo 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, nella normativa nazionale di rango primario e nei regolamenti esecutivi e attuativi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi compresa 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.

Il presente Atto Aggiuntivo consta di n. facciate dattiloscritte, compresa la presente pagina scritta su n. righe, e contiene n. allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concedente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti –

=====

Concessionario, Società di Progetto Asti-Cuneo p.A.

=====