

	Schema di	
	IV Atto Aggiuntivo	
	alla Convenzione unica	
	sottoscritta il 10 ottobre 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	
	SATAP Tronco A4 S.p.A., in seguito denominata per brevità anche “Concessionario”	
	con sede legale in Torino, Via Bonzanigo n. 22 (codice fiscale e P.I. n. 00486040017)	
	* * *	
	REPUBBLICA ITALIANA	
	* * *	
	L’anno duemilaventi, addì del mese di .	
	PREMESSO	
	- che, in data 10 ottobre 2007, ANAS S.p.A. e il Concessionario hanno sottoscritto	
	lo Schema di Convenzione Unica - 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 delle autostrade	
	assentite;	
	- che l’art. 8 <i>duodecies</i> del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito con	
	modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101, ha approvato tutti gli schemi di	
	1	

convenzione con la società ANAS S.p.A. già sottoscritti dalle Società concessionarie autostradali alla data di entrata in vigore del decreto legge, tra i quali lo Schema di Convenzione Unica sottoscritto tra ANAS S.p.A. e SATAP Tronco A4 S.p.A., la cui efficacia decorre quindi dall'8 giugno 2008 (di seguito "Convenzione");

- che, in data 7 marzo 2011, ANAS S.p.A. e il Concessionario hanno sottoscritto il I Atto Aggiuntivo alla Convenzione vigente, contenente l'Allegato N "Requisiti di solidità patrimoniale";

- che l'art. 37, comma 2, lett. g) del decreto legge n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, ha previsto che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti è *"competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede: ... g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni nonche' per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto"*;

- che il comma 1 dell'art. 43, commi 1, 2 e 2-bis, del medesimo 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., 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 in data 27 dicembre 2013 il Concedente ed il Concessionario hanno sottoscritto il II Atto aggiuntivo alla Convenzione con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario allegato alla Convenzione, come previsto dall'art. 11 della Convenzione medesima, approvato con D.I. n. del 31.12.2013;

- che, in data 18 settembre 2015, è stato sottoscritto il III Atto aggiuntivo alla Convenzione che ha sostituito il I Atto Aggiuntivo e l'Allegato N "Requisiti di solidità patrimoniale" del 07.03.2011, mai divenuto efficace;

- che il suddetto III Atto Aggiuntivo alla Convenzione, disciplinante i "Requisiti di solidità patrimoniale" è divenuto efficace a seguito della registrazione del Decreto interministeriale di approvazione n. 68 del 11.03.2016 da parte della Corte dei Conti in data 04.05.2016;

- che, con delibera n. 68/2019 del 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato l'approvazione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica SATAP A4;

- 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. 57 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 in osservanza agli indirizzi di Governo l'attuale Atto Aggiuntivo regola l'esecuzione sia degli interventi di potenziamento della rete autostradale in concessione al Concessionario, già previsti nella vigente Convenzione Unica e non ancora eseguiti ed oggetto di remunerazione tramite specifiche componenti tariffarie, il cui ammontare complessivo è attualmente stimato in Euro 114 milioni, sia del completamento del Collegamento Autostradale A33 Asti – Cuneo oggetto di concessione ad altra società del medesimo Gruppo cui appartiene il Concessionario per un importo attualmente stimato in 346 milioni di euro;

- 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 di l'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 tronco A4, facente parte del medesimo Gruppo, di un contributo, da ricomprendere nell'oggetto della concessione, alla società Concessionaria Asti-Cuneo S.p.A. pari al capitale investito netto di tale Concessionaria al 31.12.2017 ed all'ammontare stimato degli investimenti da realizzare per il completamento del

Collegamento Autostradale A33; (ii) il contenimento degli incrementi tariffari che ne sarebbero derivati con l'applicazione della formula di adeguamento tariffario prevista dalla Convenzione Unica del tronco 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;

- che le Parti, tenuto conto delle favorevoli valutazioni delle Amministrazioni competenti, hanno concordato quindi l'integrazione della concessione del tronco A4 con il suddetto finanziamento incrociato, provvedendo contestualmente anche all'aggiornamento del Piano Finanziario allegato E alla Convenzione Unica ai sensi dell'art. 11 della Convenzione Unica stessa per il periodo regolatorio che andrà in scadenza il 31.12.2022;

- che a tal fine, a seguito di richiesta del Concedente, 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. 68 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; 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, coerentemente con quanto disposto dal Concedente con nota MIT prot. 9162-P dell'8/11/2013, necessita introdurre nell'oggetto della concessione del tronco A4 anche la gestione e manutenzione delle opere di interconnessione nord sud tra la SS11 e l'autostrada A4 nel tratto denominato Cascina Merlata;
- 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 dal ... , e la Società SATAP A4 S.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) Aree di Servizio;
- H) Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007;

- J) Elenco elaborati progettuali che, pur non materialmente allegati alla Convenzione, costituiscono parte integrante della stessa;
- K) Elenco e descrizione delle opere;
- M) Cronoprogramma degli interventi;
- N) Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali;
- O) Requisiti di Solidità Patrimoniale;
- P) Elenco contenzioso.

Art. 3

Integrazione dell'oggetto della Concessione

3.1 Costituisce oggetto della presente Concessione anche il versamento del contributo da corrispondere alla Concessionaria dell'Autostrada A33 Asti Cuneo pari al Capitale Investito Netto al 31.12.2017 relativo alla esecuzione dei seguenti lavori, al netto dei contributi pubblici già erogati alla Concessionaria stessa:

A. Tronco I

1/3/4 Consovero — Castelletto S. — Cuneo Km. 10.213;

1-5 Cuneo — SS231 Km. 3,808;

Barriera di Castelletto Stura;

B. Tronco II

II.1a Isola D 'Asti-Rocca Schiavino Km 2,230;

Viabilità di collegamento alla tangenziale di Bra;

Lavori eseguiti da Anas -Barriera di Govone; - Lavori eseguiti da Anas -Caselli di Cherasco e Castagnito;

C. Tronco I e II

Completamento Barriera Govone ed opere accessorie;

Impianti linea su lotti già eseguiti da ANAS.

3.2 Costituisce altresì oggetto della presente Concessione il versamento del contributo da corrispondere al medesimo Concessionario per i seguenti interventi di completamento della Autostrada A33 Asti-Cuneo ancora da realizzare, dell'importo stimato di Euro 346 milioni:

- II.6 B (1° Stralcio Funzionale tra Tangenziale di Alba e la progressiva 5+000 compreso lo Svincolo di Roddi) (Tronco II);

- II.6 A (Completamento tra lotto II.7 e la progressiva 5+000) (Tronco II). - Impianto di esazione tipo free flow" (Tronco II);

Adeguamento impianti esazione a S.E.T;

Adeguamento della Tangenziale di Alba (Tronco II).

Interventi di manutenzione straordinaria su lotti eseguiti da Anas (Tronco I e Tronco II)

3.3 I contributi di cui al presente articolo sono assimilati ad investimenti ed ammortizzati con le modalità applicate ai beni reversibili e sono remunerati secondo quanto previsto dalla Convenzione e dal presente Atto Aggiuntivo.

3.4 I contributi ad Asti – Cuneo S.p.A. sono erogati secondo le modalità stabilite tra le Parti e sono soggetti a valutazione del Concedente, secondo i criteri e i principi che regolano l'ammissibilità della spesa.

Art. 4

Modifiche alla Convenzione

4.1 All'art. 2 della Convenzione, vengono apportate le seguenti modifiche:

- dopo il comma 2, viene inserito il seguente comma:

“2.2 bis Sono affidate al Concessionario anche la gestione e manutenzione delle opere di interconnessione nord sud tra la SS11 e l'autostrada A4 nel tratto denominato Cascina Merlata.”

- all'art. 2, comma 3, l'Allegato N) Requisiti di Solidità Patrimoniale, introdotto dal richiamato III Atto Aggiuntivo del 18.09.2015, viene rinominato come Allegato O).

4.2 All'art. 3 della Convenzione vigente, vengono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 2 lett. dd2) è soppresso;

- al comma 9, le parole "*Delibera CIPE n.39 del 15 giugno 2007*" sono sostituite con le parole "*art. 43, commi 1, 2 e 2bis del d.l. n.201/2011*";

- il comma 13 è soppresso;

- dopo il comma 13, viene aggiunto il seguente comma:

"3.14 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."

4.2bis L'art. 4.3 della Convenzione vigente è sostituito dal seguente: *"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"*.

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

“Le seguenti società sono considerate collegate ai sensi dell’art. 63 della Direttiva 2004/18/CE e potranno eseguire lavori e prestare forniture e servizi oggetto della concessione se in possesso dei requisiti previsti dalle norme vigenti al momento dell’affidamento:

- A.C.I. S.c.p.a.*
- ASTM S.p.A.*
- AUTOSPED G S.p.A.*
- ARGO FINANZIARIA S.p.A. Unipersonale*
- NUOVA ARGO FINANZIARIA S.p.A.*
- AUREA S.c.a.r.l.*
- COLMETO Scarl*
- EUROIMPIANTI S.p.A.*
- ITINERA S.p.A.*
- PEDEMONTANA LOMBARDA MANUTENZIONI Scarl*
- SEA S.p.A.*
- SINA S.p.A.*
- SINELEC S.p.A.*
- SISTEMI E SERVIZI S.c.a.r.l.*
- URBANTECH S.r.l. con socio unico*
- TRA.N.SIDER S.p.A.”*

4.4 All’art. 10, viene sostituito il comma 4 con il seguente:

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

- AGENZIA DI POLLENZO S.p.A. 6,05%*
- ALBENGA GARESSIO CEVA S.p.A. 58,22%*

- ASTA S.p.A. 10,00%

- ATLANTIA S.p.A. 0,00%

- AUREA S.c.a.r.l. 49,15%

- AUTOSTRADE CENTRO PADANE S.p.A. 9,46%

- CIM S.p.A. 24,31%

- CONFEDERAZIONE AUTOSTRADE S.p.A. 12,50 %

- CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA 2,44%

- EDILROVACCIO 2 S.r.l. (in liquidazione) 20,00%

- ITINERA S.p.A. 27,85%

- SINELEC S.p.A. 2,93%

- SISTEMI E SERVIZI S.c.a.r.l. 3,00%

- SOCIETA' AUTOSTRADA BRONI - MORTARA S.p.A. 21,48%

- SOCIETA' DI PROGETTO AUTOVIA PADANA S.p.A. 50,90%

- TANGENZIALE ESTERNA S.p.A. 1,72%

- TANGENZIALI ESTERNE MILANO S.p.A. 37,05%”

4.5 All’art. 11 della Convenzione vigente, vengono apportate le seguenti modifiche:

- al comma 1 le parole *"nonché della Delibera CIPE 39 del 15 giugno 20/07 e s.m.i."*

sono sostituite con le seguenti: *"e dell'art. 43, commi 1, 2 e 2bis del d.l. 201/2011"*;

- il comma 2 viene sostituito con il seguente comma: *“11.2 In sede di aggiornamento/revisione 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”.*

- al comma 6 le parole "*Delibera CIPE 39 del 15 giugno 20/07 e s.m.i.*" sono sostituite con le seguenti: "*art. 43, commi 1, 2 e 2bis del d.l. 201/2011*";

- il comma da 7 a 11 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. 68/2019.

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. 68/2019.

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. 68/2019, 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 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 di cui 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 esproprio, 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”.

4.6 All'art. 14, comma 1, della Convenzione Unica si sostituiscono le parole "*Delibera CIPE n.39 del 15 giugno 2007*" con le parole "*delibera ART n.68/2019*".

4.7 L'art. 16.1 è modificato nei termini che seguono:

“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.”

4.8 - L'art. 17 è soppresso;

4.9 L'art. 18 è sostituito dal seguente:

“Le modalità di adeguamento annuale della tariffa unitaria media sono calcolate con i criteri contenuti nella delibera ART n.68/2019.

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 alla 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. 68/2019. 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.68/2019”.

4.10 Dopo l'art. 18 è introdotto il seguente art. 18 bis rubricato *“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.68/2019, 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”*.

4.11 L'art. 19 è sostituito con il seguente:

“Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui all'art. 15.1 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. 68/2019, 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. 68/2019, 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. 68/2019 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” ;

4.12 All’art. 30 della Convenzione vigente, il comma 1 è sostituito dal seguente:

“30.1 Il Concessionario si impegna, per l’affidamento di lavori, servizi e forniture, ad osservare la normativa vigente, con particolare riferimento agli obblighi previsti dall’art. 177 del Dlgs. n. 50/2016”.

Art. 5

Remunerazione degli investimenti e variazione tariffaria predeterminata

5.1 Dopo l’articolo 11 della Convenzione vigente sono inseriti i seguenti articoli:

“Art. 11bis

Remunerazione degli investimenti e variazione tariffaria predeterminata

11bis.1 Gli investimenti di cui all'allegato K, nonché i contributi previsti all'art. 3 dell’Atto aggiuntivo n. 4, così come dell’intero capitale investito previsto nel Piano finanziario Regolatorio, saranno remunerati ai tassi indicati nell’allegato B conformemente al meccanismo di salvaguardia di cui alla Delibera dell’Autorità per la Regolazione dei Trasporti n. 68 del 19.6.2019, determinati con il metodo del WACC e concorreranno alla determinazione del valore di subentro ove non remunerati 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. 5, 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 e del contributo di cui all'art. 3 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. 5 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 del costo degli investimenti 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

Formula revisionale della tariffa media ponderata

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

“15.1 Conformemente a quanto previsto nella Delibera dell'Autorità di 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”.

6.2 All’art. 15 della Convenzione viene altresì abrogato il comma 2 e il comma 4.

Art. 7

Carta dei servizi

7.1 All’art. 31 della Convenzione vigente, al comma 1, dopo le parole “impartite dal Concedente”, viene inserito il seguente capoverso:

“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. 8

Rinuncia al contenzioso

8.1. 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.

8.2. 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.

8.3. Dalla data di efficacia del presente Atto aggiuntivo, le Parti si impegnano a procedere presso gli organi giurisdizionali competenti all’abbandono dei giudizi

secondo le modalità di rito, con compensazione delle spese di giudizio.

Art. 9

Domicilio

Agli effetti del presente atto aggiuntivo, il Concessionario elegge domicilio in Torino,
Via Bonzanigo n. 22.

Art. 10

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. 11

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. 12

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. 13

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 SATAP Tronco A4 p.A.

=====