

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 107

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di convenzioni autostradali Pedemontana lombarda,
Bre.Be.Mi e Asti-Cuneo

*(Parere ai sensi dell'articolo 2, comma 84, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262,
convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286)*

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 25 maggio 2007)



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Parere al CIPE sulla

**Rispondenza della convenzione unica Asti-Cuneo
al dettato della Del. CIPE n. 1/2007**

A cura del NARS

(Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle
linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità)

22 Maggio 2007

1. Oggetto e struttura del parere

- 1.1 L'oggetto del presente parere è la convenzione unica del concessionario autostradale Asti-Cuneo, nella versione già concordata dal concedente con il concessionario e inviata dal Ministero delle Infrastrutture alla Segreteria del CIPE nei primi giorni di maggio. L'attenzione è focalizzata sulla rispondenza della medesima convenzione al dettato della Del. CIPE n. 1/2007. Questa delibera, infatti, costituisce il riferimento principale in materia tariffaria per le convenzioni, come quella in oggetto, che attengono a tratte autostradali ancora da realizzare.
- 1.2 Alla convenzione Asti-Cuneo possono essere estese una serie di considerazioni già espresse nel parere reso al CIPE in data 16 maggio con riferimento alle convenzioni uniche Pedemontana Lombarda e Bre.be.mi. Queste considerazioni, per le parti che rilevano ai fini della convenzione Asti-Cuneo, sono ribadite nei punti da 2 a 11 del presente parere. Dai punti 12 alla fine sono proposte ulteriori osservazioni, che rivestono una valenza specifica per la convenzione in oggetto.

2. Pregiudiziale

- 2.1 Prima di entrare nel merito della convenzione Asti-Cuneo, occorre segnalare che la Del. n. 1/2007 (artt. 3.3 e 3.12) stabilisce che siano definiti con appositi disciplinari le **linee-guida** per la predisposizione del sistema di contabilità analitica e per l'ammissibilità dei costi. Questi disciplinari devono essere elaborati dall'ANAS, sentiti i concessionari, e approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, previa acquisizione del parere del NARS.
- 2.2 Le citate linee-guida, che sono uno strumento essenziale per valutare con criteri omogenei le convenzioni sotto il profilo economico-finanziario, non sono ancora pervenute al NARS. Per questa ragione si ritiene opportuno astenersi dall'esprimere qualsiasi considerazione sugli importi contenuti nei piani finanziari allegati alle convenzioni.
- 2.3 Parallelamente alla predisposizione delle citate linee-guida, si manifesta l'opportunità di procedere all'aggiornamento dello **schema di piano finanziario** contenuto nel D.I. n. 125/1997, al fine di adeguarlo all'impianto regolatorio definito dalla Del. n. 1/2007.

3. Progettazione

- 3.1 Il **progetto definitivo complessivo** del Collegamento autostradale Asti-Cuneo deve ancora essere approvato e non è allegato alla versione della convenzione sottoposta all'attenzione del CIPE. Ciò implica che, per quanto attiene ai profili tariffari, il piano finanziario allegato alle convenzioni sia indicativo.
- 3.2 Alla luce dell'art. 3.6 della Del. n. 1/2007¹ e considerato che il rischio di costruzione è posto a carico delle concessionarie successivamente all'approvazione del progetto definitivo, nella convenzione occorre precisare che:
 - a) il piano finanziario sarà oggetto di aggiornamento successivamente all'approvazione del progetto definitivo complessivo;
 - b) l'approvazione della convenzione con l'allegato piano finanziario non vincola in alcun modo il concedente in occasione della procedura per l'approvazione del progetto definitivo complessivo e dell'aggiornamento del piano finanziario.

¹ Art. 3.6 della Del. n. 1/2007: "Per gli investimenti, i costi di cui al punto precedente sono ammessi secondo gli importi stabiliti in base al progetto definitivo approvato dall'ANAS. Negli altri casi (es. sede aziendale) i costi sono ammissibili entro limiti massimi stabiliti sulla base di criteri di economicità e del raffronto con operatori efficienti".

4. Aggiornamento e revisione del piano finanziario

- 4.1 Fermo restando quanto stabilito dall'art. 2, co. 87, della L. n. 286/2006, è necessario procedere a integrare l'art. 11 della convenzione relativo al piano finanziario, definendo i dettagli della **procedura** per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del medesimo piano. Le disposizioni integrative devono stabilire almeno:
- a) il momento di avvio della procedura (es. sei mesi prima del termine del periodo regolatorio in caso di aggiornamento; la richiesta del concessionario o l'approvazione di un piano di investimenti aggiuntivi in caso di revisione);
 - b) il termine ultimo entro cui chiudere la procedura in via ordinaria (es. due mesi prima del termine del periodo regolatorio in caso di aggiornamento);
 - c) le conseguenze derivanti dal mancato accordo per l'aggiornamento o per la revisione (es. invarianza assoluta della tariffa sino al raggiungimento dell'accordo e/o sanzioni, che, nei casi più gravi, possono condurre anche alla decadenza della concessione).
- 4.2 Al fine di evitare che il concessionario possa essere penalizzato ingiustamente nel caso in cui il mancato accordo sull'aggiornamento o sulla revisione dipenda dal concedente, è necessario prevedere con un apposito atto normativo la possibilità di **sanzionare il concedente** e di attivare **poteri sostitutivi** in capo al Ministero delle Infrastrutture.

5. Price cap e tariffa media

- 5.1 Nel testo della convenzione si tende a confondere la tariffa *price cap*, che è adeguata annualmente con la formula $\Delta P-X+K$, con la tariffa media (cfr. artt. 14 e 15 della convenzione).
- 5.2 In realtà, la **tariffa price cap** è l'importo per chilometro che esprime il vincolo superiore ai possibili valori della **tariffa media**. Quest'ultima è una media ponderata, la cui ponderazione è effettuata moltiplicando ciascuna tariffa unitaria elementare per la relativa quota percentuale di traffico rilevata a consuntivo.
- 5.3 È opportuno, inoltre, che la tariffa media e la tariffa *price cap* non siano differenziate tra veicoli leggeri e pesanti, in modo da aumentare i gradi di libertà del concessionario nell'articolazione della struttura tariffaria. L'esercizio di questa libertà potrebbe essere sottoposta a un **controllo preventivo**, prevedendo nella convenzione che il **prontuario tariffario** sia approvato dal concedente con procedura di silenzio-assenso entro termini predefiniti di breve durata.

6. Remunerazione del capitale

- 6.1 Ai sensi dell'art. 3.11 della Del. n. 1/2007, il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del **costo medio ponderato del capitale**. Inoltre, ai sensi dell'art. 3.10 della Del. n. 1/2007, i **costi ammessi per la remunerazione del capitale** devono essere determinati moltiplicando il tasso di congrua remunerazione per il capitale investito netto regolatorio.
- 6.2 Nella convenzione, tuttavia, non è stata applicata la suddetta metodologia, in quanto il tasso di congrua remunerazione è calcolato successivamente alla quantificazione degli oneri finanziari.

7. Livello iniziale della tariffa

- 7.1 L'allegato delle convenzioni relativo al parametro X prevede per questa variabile un vettore di valori per l'intera durata della concessione. Questo vettore è ricondotto a un unico valore (pari a zero), applicando la cd. gradualità. Ciò consente di pervenire a un livello di tariffa valido per l'intera durata delle convenzioni, determinato ipotizzando il pieno rispetto del cronoprogramma del piano degli investimenti.
- 7.2 In realtà, per convenzioni che hanno a oggetto tratte autostradali ancora da realizzare, come le convenzioni in oggetto, è opportuno che il **livello iniziale della tariffa** sia fissato semplicemente in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione. In questo modo è possibile tenere conto di uno dei principi-chiave contenuti nella L. n. 286/2006, il base al quale il riconoscimento degli incrementi tariffari per investimenti deve avvenire esclusivamente a fronte dell'effettiva realizzazione degli stessi (art. 2, co. 83, lett. d).

8. Parametro X

- 8.1 Considerato che non si eredita alcuna tariffa storica e che i recuperi di produttività per il primo periodo regolatorio sono insiti nel riconoscimento dei costi ammessi:
- il **parametro X** è inevitabilmente pari a zero nel primo periodo regolatorio;
 - i valori del **parametro X** per i successivi periodi regolatori saranno definiti al termine di ciascun periodo regolatorio per il successivo.

9. Recupero

- 9.1 Occorre precisare che la presenza in convenzione di clausole sul recupero dei benefici finanziari per **mancati o ritardati investimenti** non implica in alcun modo che gli investimenti possano essere remunerati in tariffa prima della loro realizzazione.

10. Canoni

- 10.1 In merito al **canone annuo** che il concessionario è tenuto a corrispondere al concedente ai sensi della L. n. 537/1993 (art. 10, co. 3), si segnala la necessità di precisare in convenzione, all'art. 12, co. 1, i riferimenti normativi che costituiscono il presupposto del canone e la relativa quantificazione.
- 10.2 L'art. 13, co. 2, della convenzione in oggetto prevede la corresponsione al concedente di un **canone annuo** ulteriore rispetto a quello citato al punto precedente e pari al **90%** dei proventi derivanti dalle attività collaterali. A questo proposito, si segnala la necessità di determinare un criterio univoco per la determinazione della percentuale di proventi da **attività collaterali** da destinare al concedente, per evitare un trattamento ingiustificatamente differenziato nella destinazione degli stessi.

11. Periodo regolatorio

- 11.1 Nella convenzione è assente qualunque riferimento alla durata massima del periodo regolatorio e al momento da cui decorre.

11.2 È dunque necessario:

- a) richiamare espressamente la definizione contenuta nella Del. n. 1/2007 (art. 2.7);
- b) prevedere che il periodo regolatorio decorra dal 1° gennaio dell'anno di entrata in vigore delle tariffe derivanti o dall'approvazione del piano finanziario o dal suo aggiornamento, ovvero dalla sua revisione.

12. Verifica del piano finanziario

12.1 L'art. 11.7 della convenzione stabilisce che:

- a) ai fini dell'accertamento della permanenza dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, il piano finanziario sia soggetto a **verifica** all'ultimazione di tutti i lavori e alla scadenza del **primo triennio** decorrente dalla medesima data, nonché alla scadenza di **ogni successivo quinquennio**;
- b) in sede di verifica del piano finanziario si tenga conto anche degli **scostamenti**, in più o in meno, dell'andamento del **traffico** rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel triennio ovvero nel quinquennio precedente la verifica.

12.2 In merito all'art. 11.7, è opportuno:

- a) evitare che siano introdotte eccezioni alla norma generale secondo cui, in assenza di revisione del piano finanziario, la durata del **periodo regolatorio è quinquennale**;
- b) selezionare un momento diverso dall'ultimazione di tutti i lavori come **momento da cui decorre il primo periodo regolatorio** (es. 1° gennaio dell'anno di apertura al traffico della prima tratta oggetto della convenzione);

Occorre inoltre chiarire i termini dell'**allocazione del rischio traffico**, avendo cura che sia rispettato il principio di **uniformità di trattamento per concessionari assimilabili** sotto il profilo delle caratteristiche del traffico; in particolare, laddove si optasse per l'allocazione totale del rischio traffico in capo al concessionario, andrebbe specificato che il riferimento agli scostamenti dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto sarebbe da interpretare nel senso di tenere conto di questi scostamenti esclusivamente nell'aggiornamento delle stime di traffico per i successivi periodi regolatori.

13. Valore di subentro

13.1 Si ritiene auspicabile che sia cassato il riferimento al valore di subentro nell'art. 3.7 della convenzione, in considerazione del fatto che il piano finanziario non prevede un indennizzo a favore del concessionario al termine della concessione.

14. Modifica della Del. n. 1/2007

14.1 Nelle premesse della convenzione è necessario cassare il riferimento a una presunta modifica della Del. n. 1/2007 che, a oggi, non risulta approvata dal CIPE.

Il NARS ritiene che, nei limiti di quanto consentito dai vincoli imposti dal bando di gara per l'affidamento della concessione, la convenzione in oggetto risponda al dettato della Del. n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore in materia tariffaria, a condizione che si tenga conto delle osservazioni esplicitate nei punti precedenti.

Il Nucleo, ribadendo quanto già espresso nel precedente parere, ritiene essenziale che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui agli artt. 3.3 e 3.12 della Del. n. 1/2007 e all'aggiornamento dello schema di piano finanziario di cui al punto 2.3 del presente parere. Tutte le convenzioni, ivi incluse quelle in oggetto, devono essere adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Parere al CIPE sulla

**Rispondenza delle convenzioni uniche Pedemontana Lombarda e
Bre.be.mi al dettato della Del. CIPE n. 1/2007**

A cura del NARS

(Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle
linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità)

Servizio Centrale di Segreteria del Cipe	
ARRIVO	
DATA	17/05/2007
PROT. N°	0011408

16 Maggio 2007

1. Premessa

- 1.1 Prima di entrare nel merito delle convenzioni in oggetto, occorre segnalare che la Del. n. 1/2007 (artt. 3.3 e 3.12) stabilisce che siano definiti con appositi disciplinari le **linee-guida** di predisposizione del sistema di contabilità analitica e di ammissibilità dei costi. Questi disciplinari devono essere elaborati dall'ANAS, sentiti i concessionari, e approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, previa acquisizione del parere del NARS.
- 1.2 Le citate linee-guida, che sono uno strumento essenziale per valutare con criteri omogenei le convenzioni sotto il profilo economico-finanziario, non sono ancora pervenute al NARS. Per questa ragione si ritiene opportuno astenersi dall'esprimere qualsiasi considerazione sugli importi contenuti nei piani finanziari allegati alle convenzioni.
- 1.3 Parallelamente alla predisposizione delle citate linee-guida, si manifesta l'opportunità di procedere all'aggiornamento dello **schema di piano finanziario** contenuto nel D.I. n. 125/1997, al fine di adeguarlo all'impianto regolatorio definito dalla Del. n. 1/2007.

2. Oggetto del parere

- 2.1 La presente nota contiene alcune osservazioni in relazione alle convenzioni uniche delle concessionarie autostradali Pedemontana Lombarda e Bre.be.mi, nelle versioni già concordate dal Concedente con i Concessionari e inviate dal Ministero delle Infrastrutture alla Segreteria del CIPE tra la fine di aprile e i primi giorni di maggio. L'attenzione è focalizzata sulla rispondenza delle medesime convenzioni al dettato della Del. CIPE n. 1/2007. Trattandosi, infatti, di convenzioni che hanno a oggetto tratte autostradali ancora da realizzare, la citata delibera costituisce il riferimento principale in materia tariffaria.

3. Progettazione

- 3.1 Sia l'autostrada Pedemontana Lombarda che la Bre.be.mi sono allo stadio di **progettazione preliminare**. Ciò implica che, per quanto attiene ai profili tariffari, il piano finanziario allegato alle convenzioni sia soltanto indicativo, in quanto non tiene conto degli ulteriori extracosti che emergeranno con ogni probabilità in sede di progettazione definitiva.
- 3.2 Alla luce dell'art. 3.6 della Del. n. 1/2007¹ e considerato che il rischio di costruzione è posto a carico delle concessionarie successivamente all'approvazione del progetto definitivo, nella convenzione occorre precisare che:
 - a) il piano finanziario elaborato sulla base del progetto preliminare ha un carattere puramente indicativo;
 - b) il piano finanziario sarà oggetto di aggiornamento successivamente all'approvazione del progetto definitivo;
 - c) l'approvazione della convenzione con l'allegato piano finanziario non vincola in alcun modo il concedente in occasione della procedura per l'approvazione del progetto definitivo e dell'aggiornamento del piano finanziario.

¹ Art. 3.6 della Del. n. 1/2007: "Per gli investimenti, i costi di cui al punto precedente sono ammessi secondo gli importi stabiliti in base al progetto definitivo approvato dall'ANAS. Negli altri casi (es. sede aziendale) i costi sono ammissibili entro limiti massimi stabiliti sulla base di criteri di economicità e del raffronto con operatori efficienti".

4. Aggiornamento e revisione del piano finanziario

- 4.1 È necessario procedere a integrare le convenzioni nell'articolo relativo al piano finanziario, prevedendo una specifica **procedura** per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del piano finanziario. Le disposizioni integrative devono stabilire almeno:
- a) il momento di avvio della procedura (es. sei mesi prima del termine del periodo regolatorio in caso di aggiornamento; la richiesta del concessionario o l'approvazione di un piano di investimenti aggiuntivi in caso di revisione);
 - b) il termine ultimo entro cui chiudere la procedura in via ordinaria (es. due mesi prima del termine del periodo regolatorio in caso di aggiornamento);
 - c) le conseguenze derivanti dal mancato accordo per l'aggiornamento o per la revisione (es. invarianza della tariffa sino al raggiungimento dell'accordo e/o sanzioni, che, nei casi più gravi, possono condurre anche alla decadenza della concessione).
- 4.2 Al fine di evitare che il concessionario possa essere penalizzato ingiustamente nel caso in cui il mancato accordo sull'aggiornamento o sulla revisione dipenda dal concedente, è necessario prevedere con un apposito atto normativo la possibilità di **sanzionare il concedente** e di attivare **poteri sostitutivi** in capo al Ministero delle Infrastrutture o ad una Commissione mista costituita da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Regione Lombardia.

5. Price cap e tariffa media

- 5.1 Nel testo delle convenzioni si tende a confondere la tariffa *price cap*, che è adeguata annualmente con la formula $\Delta P - X + K$, con la tariffa media (cfr. artt. 14 e 16 della convenzione Bre.be.mi e artt. 15 e 17 della convenzione Pedemontana Lombarda).
- 5.2 In realtà, la **tariffa price cap** è l'importo per chilometro che esprime il vincolo superiore ai possibili valori della **tariffa media**. Quest'ultima è una media ponderata, la cui ponderazione è effettuata moltiplicando ciascuna tariffa unitaria elementare per la relativa quota percentuale di traffico rilevata a consuntivo.
- 5.3 È opportuno, inoltre, che la tariffa media e la tariffa *price cap* non siano differenziate tra veicoli leggeri e pesanti, in modo da aumentare i gradi di libertà del concessionario nell'articolazione della struttura tariffaria. L'esercizio di questa libertà potrebbe essere sottoposta a un **controllo preventivo**, prevedendo nella convenzione che il **prontuario tariffario** sia approvato dal concedente con procedura di silenzio-assenso entro termini predefiniti di breve durata.

6. Remunerazione del capitale

- 6.1 I piani finanziari di entrambe le convenzioni sono a prezzi costanti. Conseguentemente, a differenza di quanto dichiarato nelle convenzioni e ai sensi dell'art. 3.12 della Del. n. 1/2007, i tassi di congrua remunerazione indicati nei piani finanziari sono da intendersi **nominali**.
- 6.2 Ai sensi dell'art. 3.11 della Del. n. 1/2007, inoltre, il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalle convenzioni in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del **costo medio ponderato del capitale**. Dalle convenzioni, tuttavia, non è possibile verificare se sia stata applicata la suddetta metodologia e, in caso di risposta positiva al precedente interrogativo, quali siano stati i valori attribuiti alle variabili esplicative del costo medio ponderato del capitale.

7. Livello iniziale della tariffa

- 7.1 L'allegato delle convenzioni relativo al parametro X prevede per questa variabile un vettore di valori per l'intera durata della concessione. Questo vettore è ricondotto a un unico valore (pari a zero), applicando la cd. gradualità. Ciò consente di pervenire a un livello di tariffa valido per l'intera durata delle convenzioni, determinato ipotizzando il pieno rispetto del cronoprogramma del piano degli investimenti.
- 7.2 In realtà, per convenzioni che hanno a oggetto tratte autostradali ancora da realizzare, come le convenzioni in oggetto, il **livello iniziale della tariffa** deve essere fissato semplicemente in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione.

8. Parametro X

- 8.1 Considerato che non si eredita alcuna tariffa storica e che i recuperi di produttività per il primo periodo regolatorio sono insiti nel riconoscimento dei costi ammessi:
- a) il **parametro X** è inevitabilmente pari a zero nel primo periodo regolatorio;
 - b) i valori del parametro X per i successivi periodi regolatori saranno definiti al termine di ciascun periodo regolatorio per il successivo.

9. Recupero

- 9.1 Occorre precisare che la presenza in convenzione di clausole convenzionali sul recupero dei benefici finanziari per mancati o ritardati investimenti non implica in alcun modo che gli investimenti possano essere remunerati in tariffa prima della loro realizzazione.

10. Indennizzo

- 10.1 Pur non entrando nel merito dell'importo dell'indennizzo previsto dalle convenzioni in oggetto per le ragioni esplicitate in premessa, è comunque necessario che l'eventuale indennizzo quale valore di subentro sia compatibile con le politiche volte alla sostenibilità della finanza pubblica.

11. Canoni

- 11.1 In merito al **canone annuo** che il concessionario è tenuto a corrispondere al concedente ai sensi della L. n. 537/1993 (art. 10, co. 3), si segnala la necessità di precisare in convenzione i riferimenti normativi che costituiscono il presupposto del canone e la relativa quantificazione.
- 11.2 Ai sensi dell'art. 3.13 della Del. n. 1/2007 e in assenza di deroghe normative esplicite, concorrono alla determinazione dell'equilibrio economico-finanziario tutti i proventi conseguiti in ragione dello svolgimento di **attività accessorie** collegate all'utilizzo delle aree e delle pertinenze autostradali. Nella convenzione della Pedemontana Lombarda, quindi, occorre abrogare la clausola che prevede la corresponsione al concedente di un **canone annuo** ulteriore rispetto a quello citato al punto precedente e pari al **40%** dei proventi derivanti dalle citate attività.

12. Periodo regolatorio

12.1 Nelle convenzioni è assente qualunque riferimento alla durata massima del periodo regolatorio e al momento da cui decorre.

12.2 È dunque necessario:

- a) richiamare espressamente la definizione contenuta nella Del. n. 1/2007 (art. 2.7);
- b) prevedere che il periodo regolatorio decorra dal 1° gennaio dell'anno di entrata in vigore delle tariffe derivanti o dall'approvazione del piano finanziario o dal suo aggiornamento, ovvero dalla sua revisione.

Il NARS esprime parere favorevole in merito alla rispondenza delle convenzioni in oggetto al dettato della Del. n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore, a condizione che si tenga conto delle osservazioni esplicitate nei punti precedenti.

Il Nucleo ritiene essenziale che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui agli artt. 3.3 e 3.12 della Del. n. 1/2007 e all'aggiornamento dello schema di piano finanziario di cui al punto 2.3 del presente parere. Tutte le convenzioni, ivi incluse quelle in oggetto, devono essere adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato.

**SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA AI SENSI DELL'ART. 2 COMMI 82 E SEGG. DEL
DECRETO LEGGE 3 OTTOBRE 2006 N. 262, CONVERTITO DALLA LEGGE 24.11.2006 N. 286
E S.M.I.**

**ANAS S.p.A. con socio unico
DIREZIONE GENERALE
via Monzambano 10 - 00185 ROMA**

tra l'ANAS S.p.A., Società con Socio Unico (C.F.: 80208450587), in seguito denominata per brevità anche "ANAS" o "Concedente", e la Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo Società per Azioni con sede legale in Roma, Via XX Settembre n. 98/E (C.F. e P.IVA: 08904401000), in seguito denominata per brevità anche "Società di Progetto" o "Concessionaria", avente ad oggetto, ai sensi dell'art. 143, commi 1 e 2, del D. Lgs. N. 163/2006, l'affidamento del completamento della progettazione, realizzazione e della gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo

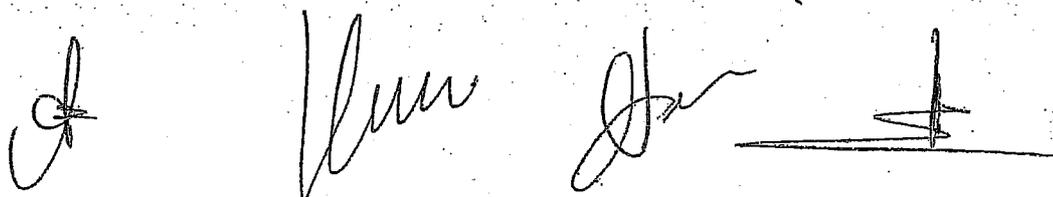
REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilasette, il giorno del mese di in Roma, Via Monzambano n. 10, in una sala della Direzione Generale dell'ANAS S.p.A..

SONO PRESENTI:

DA UNA PARTE

Il dott. Pietro Ciucci, nato a Roma il 24 ottobre 1950, nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'"ANAS - SOCIETÀ PER AZIONI", con sede in Roma Via Monzambano n. 10, capitale sociale Euro 2.269.892.000,00 interamente versato, iscritta nel Registro delle Imprese di Roma, R.E.A. 1024951, codice fiscale 80208450587, Partita IVA 02133681003, in virtù dei poteri derivantigli dallo Statuto



E DALL'ALTRA

L'ing. Agostino Giambattista Spoglianti, nato a Milano il giorno 27 novembre 1941 e domiciliato per la carica in Roma, in qualità di Presidente della "Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo Società per Azioni", con sede legale in Roma, Via XX Settembre n. 98/E, Capitale sociale di Euro 200.000.000,00 (duecentomilioni virgola zero) interamente sottoscritto alla data odierna, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, R.E.A. 1125353, Codice fiscale e Partita IVA n. 08904401000, giusta poteri risultanti dal Certificato rilasciato dalla C.C.I.A.A. di Roma in data

PREMESSO

- che in data 5 luglio 2003 l'ANAS S.p.A. ha pubblicato sul foglio inserzioni della Gazzetta Ufficiale n. 154 il bando di gara per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e di Cuneo, mediante contratto di concessione ex art. 19, comma 2, della Legge 109/94 e s.m.i.;
- che in data 25.03.2005 con l'aggiudicazione provvisoria a favore del Raggruppamento SALT S.p.A. (mandataria) - GRASSETTO LAVORI S.p.A. - ITINERA S.p.A., il procedimento concorsuale è stato esperito, giusta Verbale della Commissione di gara in data 25.03.2005, Rep. Anas n. 3324.
- che con atto n. 261.975 di Rep - Racc. n. 26337 in data 13.12.2004 a rogito Dott. Vincenzo Esposito Notaio in Tortona, iscritto al Collegio dei Distretti Notarili Riuniti di Alessandria - Acqui - Tortona), le Imprese SALT S.P.A., GRASSETTO LAVORI S.P.A. ed ITINERA S.P.A. si sono costituite, ai sensi degli artt. 10 e 13 della Legge n. 109/94 s.m.i. e degli artt. 93 e 95 del D.P.R. n. 554/99, in Raggruppamento Temporaneo di Imprese conferendo mandato collettivo ed irrevocabile con rappresentanza all'Impresa SALT S.P.A., che assume la veste di Capogruppo mandataria, conferendo altresì ai suoi legali rappresentanti pro-tempore il potere di agire, per sé e per le Imprese mandanti GRASSETTO LAVORI S.P.A. ed ITINERA S.P.A., per tutti gli atti afferenti all'affidamento di cui trattasi;
- che il predetto bando di gara ha previsto che il soggetto risultato aggiudicatario avrebbe costituito la Società di Progetto di cui all'art. 37 quinquies della Legge n. 109/94 e s.m.i. con un capitale di Euro 200.000.000,00 (duecentomilioni/00) di cui Euro 70.000.000,00 (settantamilioni/00) sottoscritto da ANAS S.p.A.;
- che con Disposizione del Presidente dell'Anas S.p.A. n. 4991 in data 29.09.2005, è stata disposta l'aggiudicazione definitiva del procedimento concorsuale in favore del Raggruppamento SALT S.p.A. (mandataria) - GRASSETTO LAVORI S.p.A. - ITINERA S.p.A.;
- che ai sensi dell'art. 37 quinquies della Legge n. 109/1994 s.m.i. è stata costituita con atto in data 01.03.06 a rogito Notaio Paolo Castellini Rep. n. 70279, previa sottoscrizione del Patto Parasociale, la Società di Progetto Autostrada Asti - Cuneo Società per Azioni S.p.A., con una traslazione dei tempi, non



imputabile a responsabilità delle parti, di circa un anno solare rispetto a quanto previsto in sede di gara, ad ogni effetto conseguente e connesso;

- che a seguito della intervenuta aggiudicazione e della costituzione della Società di Progetto è stata stipulata, tra l'ANAS S.p.A. e la Società di progetto Asti - Cuneo S.p.A., in data 23 marzo 2006, la relativa convenzione di concessione di cui all'art. 19 della Legge 11 febbraio 1994 n. 109 e s.m.i. per la progettazione definitiva, esecutiva, per la realizzazione e gestione del collegamento autostradale di connessione tra le città di Asti e di Cuneo; e che tale convenzione non ha avuto efficacia;

- che l'ANAS S.p.A., ai sensi dell'art. 19, comma 2 della Legge n. 109 del 1994 e s.m.i. corrisponderà, alla Società di Progetto, a titolo di prezzo, l'importo di Euro 200.000.000,00 (come si rileva dall'offerta economica presentata in sede di gara dal Raggruppamento aggiudicatario e come altresì evidenziato nel Verbale della Commissione di gara in data 24.03.2005, Rep. Anas n. 3323), nonché concederà in uso a titolo oneroso i lotti già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte della stessa ANAS S.p.A. del collegamento autostradale Asti - Cuneo;

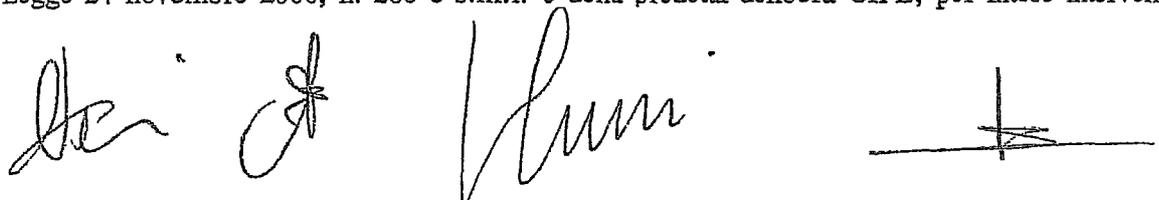
- che le imprese costituenti il Raggruppamento Temporaneo, SALT S.p.A. (mandataria), GRASSETTO LAVORI S.p.A. (che ha ora incorporato ITINERA S.p.A., assumendone la denominazione) ed ITINERA S.p.A., di seguito leggesi raggruppamento temporaneo SALT S.p.A. (mandataria), ITINERA S.p.A., aggiudicatario della procedura concorsuale in argomento, sottoscrivono il presente atto costituendosi coobbligati solidali con la Società di Progetto ai sensi dell'art 37 quinquies, comma 1/ter, della Legge n. 109 del 1994 e s.m.i. per il rimborso delle somme corrisposte dall'ANAS S.p.A. ai sensi della precedente premessa;

- che in data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D.L. 262/2006, convertito - con modificazioni - nella Legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), modificata dall'Art. 18, comma 584-bis della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (L. Finanziaria 2007), che ha introdotto una nuova disciplina per quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali;

- che in data 26 gennaio 2007 il CIPE ha approvato la direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006;

- che in data il Cipe ha approvato le modifiche alla direttiva del 26 gennaio 2007, stabilendo che le disposizioni della stessa si applicano alle nuove concessioni autostradali affidate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, successivamente modificata dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, nonché alle concessioni autostradali vigenti alla predetta data limitatamente agli investimenti inclusi nelle convenzioni ma non ancora inseriti nei relativi piani economico - finanziari, nonché agli investimenti inclusi nei piani medesimi per la parte che eccede i relativi valori ivi indicati;

- 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. e della predetta delibera CIPE, per intese intervenute tra le



parti, a titolo transattivo ed a tacitazione di ogni pretesa avanzata dalla Società viene stipulata la presente convenzione;

TUTTO CIO' PREMESSO

tra ANAS S.p.A. (denominata per brevità Concedente), e la Società di Progetto Asti-Cuneo S.p.A. (denominata per brevità Concessionario), come sopra rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue:

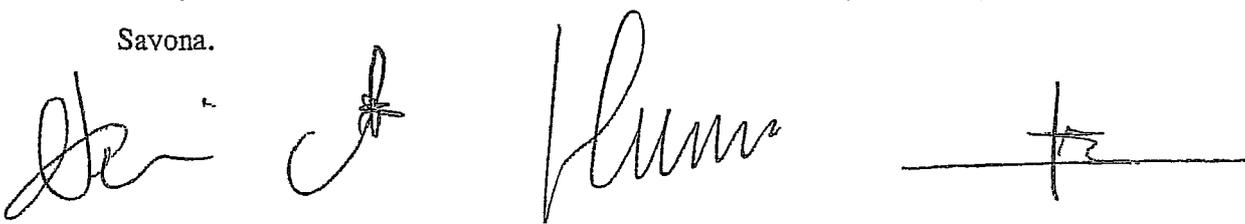
Sezione I - Amministrativa Contrattuale

Art. 1 - Premesse

- 1.1 Le premesse formano parte integrante della presente convenzione.
- 1.2 La presente convenzione, redatta anche ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del Decreto Legge 3 ottobre 2006, convertito dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i. e della delibera CIPE n.1 del 26 gennaio 2007 e s.m.i., disciplina il complesso delle obbligazioni derivanti dal rapporto concessorio, così come costituitosi in esito alla procedura di gara svolta per la scelta del Concessionario.
- 1.3 Le Parti si danno reciprocamente atto di non aver alcun diritto, pretesa, interesse o aspettativa in relazione a qualsivoglia atto o provvedimento intercorso precedentemente alla data di efficacia della presente convenzione, una volta che si saranno verificate le condizioni di cui all'art. 32, commi 1 e 2.

Art. 2 - Oggetto

- 2.1 La presente convenzione disciplina il rapporto tra il Concedente ed il Concessionario per la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo, così come di seguito identificato (il Collegamento Autostradale).
- 2.2 Il Collegamento Autostradale è articolato in due tronchi di complessivi Km. 90,2 (novanta virgola due) circa, tra di loro connessi a mezzo di un tratto di Km. 19 (diciannove) circa dell'Autostrada Torino - Savona.



Ciascuno dei tronchi è suddiviso in lotti, alcuni dei quali già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte del Concedente, di seguito specificati - la cui gestione forma oggetto della presente convenzione - ed altri da progettare e realizzare da parte del Concessionario, come di seguito specificato.

A. Tronco: dalla città di Cuneo all'Autostrada A/6 Torino — Savona.

A.1 Lotti già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte del Concedente che formeranno oggetto di concessione in gestione a favore del Concessionario:

1-1	Massimini-Perucca	Km	4,540
1-2	Perucca-Consovero	Km	5,889
A 2	Lotti da progettare e realizzare da parte del Concessionario:		
1-3/4	Consevero-Castelletto S.-Cuneo	Km	10,213
1-5	Cuneo-S.S.231	Km	3,808
1-6	Circonvallazione Cuneo fino a S.S. 22	Km	7,551

B. Tronco: dagli svincoli Asti Est e Asti Ovest dell'Autostrada A/21 Torino – Alessandria - Piacenza allo svincolo di Marene dell'Autostrada A/6 Torino - Savona.

B.1 Lotti già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte del Concedente che formeranno oggetto di concessione in gestione a favore del Concessionario:

II-2	Isola d'Asti-Motta	Km	6,684
II-3a	Motta-Govone	Km	4,907
II-3b/4	Govone-Neive-Guarene	Km	6,138
II-7	Diga Enel-Cherasco	Km	4,583
II-8	Cherasco-A/6(Marene)	Km	6,764

B.2 Lotti da progettare e realizzare da parte del Concessionario:

II-1a	Isola d'Asti-Rocca Schiavino	Km	2,230
II-1b	Rocca Schiavino-Asti Est	Km	6,650
II-5	Guarene-Roddi	Km	6,158
II-6	Roddi-Diga Enel	Km	8,888
II-1Dir.	Asti Ovest-Rocca Schiavino	Km	5,200

2.3 Le caratteristiche tecniche delle opere del Collegamento Autostradale oggetto di concessione e delle correlate opere complementari di viabilità ordinaria da progettare e realizzare a cura del Concessionario nonché le modalità previste di esazione del pedaggio sono indicate nell'Allegato H (da desumersi dall'offerta di gara – sezione offerta tecnica).

2.4 Le aree di servizio previste lungo il Collegamento Autostradale non costituiscono oggetto della concessione e saranno realizzate e gestite dal Concedente.

2.5 Il Concessionario, altresì, curerà direttamente la gestione – ivi compresa la riscossione del pedaggio – e la manutenzione dei lotti autostradali realizzati e/o in corso di realizzazione su ciascun tronco da parte del Concedente, che saranno consegnati al Concessionario entro 60 (sessanta) giorni dalla data di efficacia della presente convenzione ovvero dalla data di ultimazione dei lavori per le opere in corso di realizzazione. Dalla consegna delle opere realizzate dall'ANAS S.p.A. decorrerà la gestione prevista dalla presente convenzione.

2.6 Per la realizzazione dei lotti di ciascun tronco del Collegamento Autostradale oggetto di concessione, il Concessionario acquisirà la progettazione già predisposta dal Concedente.

2.7 Fanno parte integrante della presente convenzione gli allegati:

- A) tariffe di pedaggio;
- B) indicatori di produttività;
- C) indicatori di qualità;
- D) aggiornamento delle tariffe;
- E) piano finanziario;
- F) classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione;
- G) elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della Direttiva CIPE n. 1/2007;
- H) dichiarazione di cui all'art. 5, comma 6, della direttiva ministeriale 283/98;
- I) recupero introiti per investimenti non realizzati o ritardati ai sensi della delibera CIPE 1/2007;
- L) cronoprogramma;
- M) elenco progetti preliminari e definitivi.

Art. 3 – Obblighi del Concessionario

3.1 Il Concessionario assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, alla residuale progettazione, alla costruzione del Collegamento Autostradale per i lotti di sua competenza, così come indicati all'art. 2, ed alla manutenzione ed esercizio dell'intero Collegamento Autostradale sino alla scadenza della concessione.

3.2 Nell'adempimento di quanto stabilito al comma 1, il Concessionario deve provvedere, a suo esclusivo carico:

- a) alla riscossione dei pedaggi stabiliti;
- b) alla riprogettazione definitiva ed esecutiva ai sensi dell'art. 11, comma 3, alla residuale progettazione ed alla realizzazione dei lotti di propria competenza come individuati nel precedente art. 2, nonché agli

oneri di collaudo e di direzione lavori delle opere stesse. I lotti dovranno essere realizzati nei tempi previsti dal piano finanziario di cui all' art. 11 e dal relativo cronoprogramma (allegato L);

- c) a rimborsare all'ANAS S.p.A. le spese, dalla medesima sostenute, per le progettazioni definitive ed esecutive già elaborate per i lotti delle opere oggetto di concessione che il Concessionario deve realizzare, individuati al precedente art. 2, ammontanti a complessivi Euro: 12.257.596,00 (dodicimilioniduecentocinquantesette milacinquecentonovantasei/00) oltre I.V.A. e contributi previdenziali come per legge, contestualmente alla consegna da parte del Concedente delle progettazioni medesime, corredate da garanzia ai sensi dell'art. 111 del D. Lgs 163/06 e s.m.i. e comunque entro e non oltre 60 (sessanta) giorni dalla data di efficacia della presente convenzione;
- d) a dare attuazione, nei limiti delle previsioni di spesa regolarmente approvate dall'ANAS S.p.A. nell'ambito del piano finanziario di cui al successivo art. 11, agli accordi, convenzioni ed obblighi, di qualsiasi natura già definiti od in corso di definizione con la Regione Piemonte, con le ASL e con altri eventuali Enti Pubblici interessati, relativi al monitoraggio ambientale e dei livelli di falda, alla redazione del progetto di prevenzione per le grandi opere pubbliche, alla redazione del piano cave ed al cofinanziamento relativo alla realizzazione degli argini in Comune di Castagnito;
- e) alla presa in consegna dei lotti del Collegamento Autostradale realizzati dal Concedente e concessi in gestione al Concessionario, ed alla manutenzione ed esercizio degli stessi, dalla data di presa in consegna alla scadenza della concessione. La presa in consegna dei predetti lotti sarà effettuata entro 60 (sessanta) giorni dalla data di efficacia della presente convenzione ovvero dalla data di ultimazione dei lavori per le opere in corso di realizzazione;
- f) alla gestione tecnica dell'intero Collegamento Autostradale, oggetto della concessione, ivi compresi i lotti concessi in gestione dal Concedente;
- g) a recepire le modifiche all'indicatore di qualità settoriale di cui al successivo art. 19 della presente convenzione, che si renderanno necessarie, ai sensi delle Delibere CIPE anche in attuazione a quanto disposto dall'art. 21, comma 3, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47;
- h) al mantenimento della funzionalità dell'intero Collegamento Autostradale - comprensivo dei lotti concessi in gestione dal Concedente - attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva dello stesso;
- i) all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale;
- l) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali ed ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti del Collegamento Autostradale assentito in concessione;
- m) a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno successivo all'inizio dell'esercizio, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione dell'intero Collegamento Autostradale - ivi compresi i lotti concessi in gestione dal Concedente - che intende eseguire nell'anno successivo, distinti secondo la classificazione riportata nell'elenco allegato F);

- n) a presentare al Concedente, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria per l'intero Collegamento Autostradale - ivi compresi i lotti concessi in gestione dal Concedente - intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui alla precedente lett. m);
- o) all'effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, delle rilevazioni statistiche della circolazione;
- p) ad adottare i criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi secondo la disciplina della delibera CIPE 1/2007 e s.m i., nel rispetto dei disciplinari elaborati dall'ANAS ai sensi della medesima direttiva;
- q) all'aggiornamento della contabilità generale nonché alla corretta applicazione contabile e amministrativa secondo le prescrizioni delle norme in vigore, alla tenuta della contabilità analitica per il Collegamento Autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti allo stesso sia nella fase di costruzione che nella fase di gestione, nonché alla trasmissione con cadenza mensile, alla Concedente, 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;
- r) alla tenuta di una distinta contabilità analitica per ogni altra attività consentita dalle vigenti disposizioni eventualmente svolta, non riferibile alla concessione, nonché alla trasmissione dei relativi dati al Concedente, su richiesta del medesimo e comunque con cadenza trimestrale anche in via telematica, al fine dell'esercizio del potere di controllo nel rispetto dei disciplinari elaborati dall'ANAS ai sensi della medesima direttiva;
- s) ad effettuare la valutazione, ai sensi dell'art. 2426, n. 4, del 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, con le imprese controllate e collegate, e le controllanti di queste ultime. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi di regolamento delle operazioni infragruppo, questi ultimi confrontati con i prezzi di mercato;
- t) all'invio su richiesta del Concedente, e comunque con cadenza trimestrale anche in via telematica, delle informazioni inerenti i dati economici, finanziari, tecnici e gestionali delle attività oggetto della concessione, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 28. Le informazioni devono essere trasmesse conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo;
- u) a certificare il bilancio, ai sensi dell'art. 11, comma 5, L. n. 498/92, da scegliere tra le società di revisione, anche se società non quotata in borsa, iscritte alla CONSOB ai sensi della vigente normativa;
- v) a mantenere gli adeguati requisiti di solidità patrimoniale;

- w) ad attuare gli eventuali affidamenti a terzi nel rispetto del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni. Non sono considerati terzi i soggetti di cui al successivo art. 10, commi 3 e 4.
- x) a prevedere nel proprio statuto la presenza nel Collegio sindacale, e/o comunque nell'organo di controllo societario, di un funzionario del Ministero dell'Economia e Finanze, che ne assume la Presidenza, ed uno dell'ANAS;
- y) a prevedere 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;
- z) a prestare, ovvero farsi prestare dagli appaltatori e dagli aggiudicatari delle gare, e se del caso integrare ed adeguare, nel rispetto della normativa vigente, tutte le garanzie e coperture assicurative previste dagli art. 111 e 112 del D. Lgs. 163/2006 con le modalità previste nel Titolo VII del D.P.R. 21 dicembre 1999 n. 554 nonché le eventuali ulteriori garanzie previste dalla vigente normativa sull'esecuzione dei lavori;
- aa) ad accantonare annualmente nel passivo del bilancio, nel fondo rischi ed oneri, importi corrispondenti ai benefici finanziari conseguenti all'eventuale mancata o ritardata realizzazione degli investimenti successivi alla entrata in esercizio del Collegamento autostradale nel rispetto della Direttiva Cipe n. 1 del 26.01.2007 e s.m.i. Il concessionario si impegna altresì ad utilizzare le risorse accantonate secondo le indicazioni della citata Direttiva Cipe;
- bb) a prestare in caso di operazioni societarie straordinarie, idonee garanzie tese ad assicurare la completa realizzazione degli investimenti assentiti in concessione e non eseguiti al momento dell'operazione, nonché ad assicurare un costo della provvista finanziaria in grado di garantire la stabilità patrimoniale.
- 3.3 Il Concessionario provvede a redigere 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") del Collegamento Autostradale oggetto di concessione entro un anno dall'entrata in esercizio dell'intero Collegamento Autostradale, comprensivo dei lotti concessi in gestione dal Concedente.
- 3.4 Gli oneri per la costruzione e la manutenzione delle casermette, facenti parte integrante delle pertinenze autostradali, sono a carico del Concessionario, ai sensi dell'Accordo sottoscritto tra AISCAT ed il Ministero degli Interni.
- 3.5 Il Concessionario, qualora ritenga necessario ed opportuno per la sicurezza del traffico attuare particolari prestazioni, eccedenti il servizio normale, provvede alle spese connesse effettuate dalle Forze di Polizia Stradale, previo assenso del Concedente.
- 3.6 Il Concessionario, qualora constati la realizzazione di un'opera all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada, procede a termini di legge e ne dà immediata comunicazione al Concedente.
- 3.7 Alla scadenza della concessione, il Concessionario cede al Concedente - previa corresponsione da parte del subentrante dell'eventuale valore di subentro tutte le opere del Collegamento Autostradale di cui al precedente art. 2 nonché le relative pertinenze e gli immobili ed opere insistenti sull'area di pertinenza

autostradale, a titolo gratuito ed in ottimo stato di conservazione, ivi comprese le opere ricevute in gestione dal Concedente, anch'esse in ottimo stato di conservazione e senza alcun compenso per le migliorie eventualmente apportate.

- 3.8 Il Concessionario consente al Concedente l'utilizzo della sede autostradale e sue pertinenze per la posa in opera di cavi, a titolo gratuito, per il solo perseguimento di finalità organizzative interne, realizzate direttamente e connesse alla gestione autostradale, restando escluso ogni diritto di concedere a terzi, sotto alcuna forma, l'utilizzo dei cavi posati e fatto salvo il ristoro di ogni costo comunque sopportato dal Concessionario; tali modalità di utilizzo sono stabilite con apposito disciplinare in conformità a quanto sopra.
- 3.9 Fatto salvo quanto previsto al successivo art. 10 comma 6 e 7, è vietata la cessione di azioni del Concessionario a soggetto che subentri con ciò nella posizione di socio dominante ovvero assuma la qualità di socio di minoranza con vincolo di blocco sulle operazioni di straordinaria amministrazione, senza la preventiva autorizzazione del Concedente, rilasciata su conforme nulla osta del Ministro delle Infrastrutture, sulla base dell'istruttoria compiuta dal Concedente. Il soggetto concessionario deve mantenere costantemente la propria sede nel territorio italiano.
- 3.10 Il Concessionario è responsabile civilmente e penalmente per tutte le attività derivanti dalla presente convenzione.
- 3.11 Il Concessionario si impegna, a recepire in tariffa, ai sensi dell'art. 3, lettera g, le variazioni della componente qualità secondo quanto previsto dalla direttiva CIPE 1/2007 e s.m.i.
- 3.12 Il Concessionario dà atto ed accetta che, ai sensi di quanto previsto al successivo art. 11, l'aggiornamento periodico del piano economico finanziario di concessione sarà effettuato con le modalità previste dalla Delibera CIPE del 26 gennaio 2007 e sue eventuali modificazioni, con aggiornamento della presente Convenzione Unica per quanto necessario. Con le medesime modalità si procederà in caso di revisione del piano economico finanziario conseguente ad un nuovo piano di investimenti ovvero ad eventi straordinari che determinino un'alterazione del piano economico finanziario allegato alla presente Convenzione Unica così come previsto al successivo art. 11.

Art. 4 – Durata della concessione

- 4.1 La durata della concessione è prevista in 27 (ventisette) anni e 6 (sei) mesi, di cui 4 anni per lavori, che decorrono dalla data di efficacia della presente convenzione e 23 (ventitre) e 6 (sei) mesi per la gestione che decorrono dalla data di ultimazione dei lavori così come previsto dal cronoprogramma (allegato L).
- 4.2 Il Concedente un anno prima della scadenza della durata della concessione effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato complessivo dell'infrastruttura ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in

conformità del progetto esecutivo e delle successive concordate modificazioni. La mancata osservanza di tali obblighi determina la decadenza di diritto dalla concessione, con spese a carico di quest'ultimo e con risarcimento dei danni o con l'irrogazione della sanzione di cui all'art. 25.

Art. 5 - Garanzie

- 5.1 Il Concessionario, ai sensi dell'art. 113, comma 1, del D. Lgs. n. 163/2006, ha costituito a favore del Concedente la garanzia di buona e tempestiva esecuzione dei lavori oggetto della concessione di importo pari al 10% dell'importo dei lavori aggiudicati di spettanza del Concessionario stesso, mediante polizza fidejussoria a prima richiesta rilasciata da primario istituto creditizio o assicurativo numero 05820127 in data 06.07.2005, rilasciata dalla Compagnia RAS S.p.A., con firma regolarmente autenticata.
- 5.2 Allà garanzia fidejussoria di cui al comma 5 si applica la procedura di svincolo di cui all'art. 113, comma 3, del D. Lgs. n. 163/2006.
- 5.3 Il Concessionario, come prescritto dalle disposizioni del procedimento concorsuale, ha costituito a favore del Concedente una garanzia fidejussoria di buona esecuzione della gestione operativa della concessione, di importo pari al 3% dei costi operativi monetari della gestione (così come risultanti dal piano finanziario a prima richiesta rilasciata da primario istituto creditizio o assicurativo allegato E) del presente atto), mediante polizza fidejussoria numero 058059282 in data 05.07.2005, rilasciata dalla Compagnia RAS S.p.A., ed Estratto di Polizza n. 258800558 e relativa Appendice n. 01, emesse in data 02.08.2005 dalle ASSICURAZIONI GENERALI S.p.A., con firme regolarmente autenticate.
- 5.4 La garanzia fidejussoria di cui al precedente comma 3 è svincolata 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. 6 - Prezzo a carico del Concedente

- 6.1 Le parti si danno atto che il piano economico - finanziario di cui al successivo art. 11 della presente convenzione, include tra le fonti di finanziamento il pagamento a carico del Concedente, ai sensi del D. Lgs. n. 163/2006, di un prezzo nella misura di Euro 200.000.000,00 (duecentomilioni/00), IVA esclusa, pari al 20,235% del costo previsto per la realizzazione delle opere di competenza del Concessionario, di cui al precedente articolo 2.
- 6.2 La liquidazione del prezzo a carico del Concedente sarà effettuata in base a certificati d'acconto rilasciati di volta in volta dal Concessionario alle imprese costruttrici a seguito di compilazione di

regolari stati di avanzamento dei lavori, da effettuare secondo le vigenti norme sui quali è riservata al Concedente ogni facoltà di potere di controllo tecnico, amministrativo e contabile

- 6.3 Per tutti gli altri costi di investimento (espropri, indennità, forniture, etc.) non compresi nei certificati degli stati di avanzamento dei lavori, il Concessionario trasmetterà al Concedente apposita documentazione, firmata dai legali rappresentanti della Società e controfirmata dal Presidente del Collegio Sindacale, da cui risulti, per ogni spesa, l'avvenuto pagamento.
- 6.4 I singoli certificati e la documentazione, di cui ai precedenti commi, sono inviati al Concedente raggruppati in un unico certificato riepilogativo, sottoscritto dai legali rappresentanti della Società, controfirmato dal Presidente del Collegio Sindacale, da presentarsi ogni qualvolta il Concessionario stesso risulti aver effettivamente pagato almeno Euro 2.500.000,00 (duemilionicinquecentomila/00).
- 6.5 L'erogazione delle precitate somme al Concessionario secondo le modalità previste dai commi precedenti ed entro il limite di importo massimo di cui al precedente comma 1, avviene entro 60 giorni dalla presentazione dei certificati riepilogativi e della documentazione delle spese, nella misura del 60% degli importi dei certificati stessi.
- 6.6 Il Concedente si riserva di effettuare tutte le verifiche che riterrà più opportune, ed il Concessionario si impegna a mettere a disposizione dei funzionari incaricati per la verifica tutti i rendiconti, fatture, ricevute od altri documenti giustificativi dei titoli di spesa.
- 6.7 Il venir meno dell'effettiva disponibilità dei predetti contributi comporterà l'aggiornamento del piano economico - finanziario allegato alla presente convenzione.

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 l'ANAS S.p.A. da ogni responsabilità al riguardo. Il Concessionario assume, altresì, la responsabilità per i danni subiti dall'ANAS a causa del danneggiamento o della distruzione totale o parziale di impianti ed opere, anche preesistenti, verificatisi nel corso dell'esecuzione dei lavori.
- 7.2 Il Concessionario - ai sensi delle disposizioni del procedimento concorsuale e della normativa vigente ha stipulato a tale scopo in favore del Concedente una polizza di assicurazione per danni diretti e indiretti, nell'esecuzione dei lavori sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio (polizza n. 258752021 emessa in data 03.08.2005 dalle ASSICURAZIONI GENERALI S.p.A., con firma regolarmente autenticata).
- 7.3 Ai sensi dell'art. 105 del D.P.R. n. 554/99, il Concessionario ha prodotto la Dichiarazione, rilasciata in data 14.09.2005 dalla RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA DEI LLOYD'S, con firma regolarmente autenticata, contenente l'impegno a rilasciare in favore del Concedente la polizza

di responsabilità civile professionale con specifico riferimento ai lavori da progettare a suo carico. La polizza decorrerà dalla data di inizio dei lavori ed avrà termine alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio.

7.4 Ai sensi della normativa vigente e delle disposizioni del procedimento concorsuale, il Concessionario resta obbligato a stipulare le polizze di assicurazione di cui all'art. 113 del D. Lgs n. 163/2006 e degli artt. 104 e 105 del D.P.R. n. 554/99 per i lavori da progettare a suo carico.

Art. 8 – Poteri del Concedente

8.1 Il Concedente, nell'ambito dei compiti di cui all'art. 2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143:

- 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 alle convenzioni di concessione 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 disporre, con oneri a carico del Concessionario, E.D.P. Audit, per verificare la sicurezza e la certezza dei dati;
- b) emana direttive concernenti l'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. 1 del 26 gennaio 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) emana direttive per la separazione contabile ed amministrativa, ai sensi dell'art. 2, comma 86, lettera c) del Decreto Legge n. 262/06 così come modificato dalla legge 286/06 e della Delibera CIPE n. 1 del 26 gennaio 2007 e s.m.i., e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione ed imputazione per funzione svolta, provvedendo, quindi, al confronto tra essi e i costi analoghi in altri paesi e 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 10.000 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.

Art. 9 – Decadenza della concessione

9.1 Oltre ai casi previsti nei precedenti articoli, la decadenza dalla concessione per fatto imputabile al Concessionario viene dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma, nel caso in cui, il Concessionario risulti inadempiente :

- a) agli obblighi di cui all'art. 3. commi 2 e 9;
- b) all'obbligo di cui all' art. 28 comma 4;
- c) agli obblighi di cui all'art. 10 commi 5 e 7 ed all'art. 21, comma 1, ferma l'applicazione delle penalità di cui al successivo art. 26;
- d) agli obblighi di cui all'art. 31;
- e) agli obblighi di pagamento di cui all'art. 12, comma 1 e 2.

La decadenza della concessione viene altresì dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma, nel caso di:

- a) ritardo nell'ultimazione del collegamento autostradale superiore a 15 (quindici) mesi, come previsto all'articolo 26 della presente convenzione unica;
- b) reiterata inadempienza, per almeno 15 contestazioni da parte del Concedente, agli obblighi di cui all'articolo 3, comma 2, lett. b, c, d, e, f, l, q.

9.2 Constatato l'inadempimento da parte del Concessionario, per responsabilità del medesimo, agli obblighi di cui al comma precedente, il Concedente, dispone la sospensione di cui all'art. 18, comma 4, lo diffida ad adempiere entro un termine congruo, comunque non inferiore a trenta giorni, che contestualmente gli assegna. Qualora il Concessionario non adempia nel termine intimato e/o il Concedente non condivida le controdeduzioni ricevute, il Concedente stesso fisserà al Concessionario un secondo termine ultimativo non inferiore a 90 (novanta) giorni per adempiere a quanto richiesto, pena la risoluzione del rapporto.

9.3 L'inottemperanza, od il rigetto delle controdeduzioni, decorso infruttuosamente il termine di cui al precedente comma 2, comporta, su proposta dell'ente Concedente, la decadenza della concessione, con decreto del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Il Concessionario, nei suddetti casi, resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio del collegamento autostradale fino al trasferimento della gestione stessa.

9.4 Entro novanta giorni dal ricevimento della comunicazione scritta da parte del concedente dell'intenzione di risolvere il rapporto, gli enti finanziatori possono impedire la risoluzione indicando

nuovi soci che subentrano nelle partecipazioni detenute dai soci privati, previa autorizzazione del Concedente, rilasciata su conforme nulla osta del Ministro delle Infrastrutture, sulla base dell'istruttoria compiuta dal Concedente, a condizione che:

a) i soci designati dai finanziatori abbiano caratteristiche tecniche e finanziarie sostanzialmente equivalenti a quelle possedute dai soci esistenti all'epoca dell'affidamento della concessione;

b) l'inadempimento del Concessionario che avrebbe causato la risoluzione cessi entro i novanta giorni successivi alla scadenza del termine di cui al primo alinea del presente comma ovvero in un termine più ampio che potrà essere eventualmente concordato tra il Concedente e i finanziatori.

9.5 Fatte salve le sanzioni previste dal successivo art. 25, il Concedente ha diritto al risarcimento dei danni da parte del Concessionario per qualsiasi inadempimento agli obblighi della presente convenzione.

9.6 E' fatto salvo il diritto del Concessionario di far valere, ove ricorrano i presupposti di legge, l'indebito arricchimento.

Sezione II - Economico - Finanziario - Patrimoniale

Art. 10 - Bilancio e Partecipazioni del Concessionario

10.1 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro 1 (uno) mese dalla data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'assemblea, ed, ove applicabile, il bilancio consolidato di gruppo.

10.2 Il Concessionario è obbligato a comunicare al Concedente, entro 2 (due) 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 Società SEA S.p.A. (Tortona - AL), SICOGEN S.r.l. (Torino), STRADE COSTRUZIONI GENERALI S.p.A. (Chatillon - AO), ABC COSTRUZIONI S.p.A. (Noceto -PR), PAVIMENTAL S.p.A. (Roma), CODELFA S.p.A. (Tortona - AL), EDILVIE S.p.A. (Serravalle Scrivia - AL), INTERSTRADE S.p.A. (Tortona - AL), ITINERA S.p.A. (Tortona - AL), A.C.I.(Tortona - AL), COGEDIL S.p.A. (Tortona - AL), SINA S.p.A. (Milano), SINECO S.p.A. (Milano), SINELEC S.p.A. (Tortona - AL), SSAT S.p.A. (Torino), EUROIMPIANTI S.p.A. (Tortona - AL), INFOSISTEM S.r.l. (Tortona - AL), MICROLUX S.r.l. (Tortona - AL), sono considerate collegate e controllate ai sensi dell'art. 63 della Direttiva 2004/18/CE.

10.4 Sono socie della Società di Progetto le seguenti:

- ANAS S.p.A.
- SALT S.p.A.

nuovi soci che subentrano nelle partecipazioni detenute dai soci privati, previa autorizzazione del Concedente, rilasciata su conforme nulla osta del Ministro delle Infrastrutture, sulla base dell'istruttoria compiuta dal Concedente, a condizione che:

a) i soci designati dai finanziatori abbiano caratteristiche tecniche e finanziarie sostanzialmente equivalenti a quelle possedute dai soci esistenti all'epoca dell'affidamento della concessione;

b) l'inadempimento del Concessionario che avrebbe causato la risoluzione cessi entro i novanta giorni successivi alla scadenza del termine di cui al primo alinea del presente comma ovvero in un termine più ampio che potrà essere eventualmente concordato tra il Concedente e i finanziatori.

9.5 Fatte salve le sanzioni previste dal successivo art. 25, il Concedente ha diritto al risarcimento dei danni da parte del Concessionario per qualsiasi inadempimento agli obblighi della presente convenzione.

9.6 E' fatto salvo il diritto del Concessionario di far valere, ove ricorrano i presupposti di legge, l'indebito arricchimento.

Sezione II - Economico - Finanziario - Patrimoniale

Art. 10 - Bilancio e Partecipazioni del Concessionario

10.1 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro 1 (uno) mese dalla data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'assemblea, ed, ove applicabile, il bilancio consolidato di gruppo.

10.2 Il Concessionario è obbligato a comunicare al Concedente, entro 2 (due) 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 Società SEA S.p.A. (Tortona - AL), SICOGEN S.r.l. (Torino), STRADE COSTRUZIONI GENERALI S.p.A. (Chatillon - AO), ABC COSTRUZIONI S.p.A. (Noceto -PR), PAVIMENTAL S.p.A. (Roma), CODELFA S.p.A. (Tortona - AL), EDILVIE S.p.A. (Serravalle Scrivia - AL), INTERSTRADE S.p.A. (Tortona - AL), ITINERA S.p.A. (Tortona - AL), A.C I (Tortona - AL), COGEDIL S.p.A. (Tortona - AL), SINA S.p.A. (Milano), SINECO S.p.A. (Milano), SINELEC S.p.A. (Tortona - AL), SSAT S.p.A. (Torino), EUROIMPIANTI S.p.A. (Tortona - AL), INFOSISTEM S.r.l. (Tortona - AL), MICROLUX S.r.l. (Tortona - AL), sono considerate collegate e controllate ai sensi dell'art. 63 della Direttiva 2004/18/CE.

10.4 Sono socie della Società di Progetto le seguenti:

- ANAS S.p.A.
- SALT S.p.A.

- ITINERA S p.A.

10.5 La Società di Progetto di cui al precedente comma 4 deve comunicare al Concedente, entro due mesi dalla data di assunzione dell'atto, la propria compagine sociale e tutte le sue eventuali modificazioni, nonché tutte le eventuali variazioni delle partecipazioni rispetto a quanto previsto dal comma 3, nonché l'eventuale cessione o acquisizione di rami d'azienda. Dette variazioni dovranno avvenire nel rispetto della legislazione vigente. Le eventuali modificazioni dello Statuto dovranno essere comunicate al Concedente entro 30 (trenta) giorni dalla loro attuazione.

10.6 Ai sensi dell'art. 156 comma 3 del D. Lgs. N. 163/2006 le Imprese SALT S.p.A., ed ITINERA S.p.A. non possono cedere integralmente la loro partecipazione nella Società di Progetto sino alla emissione del certificato di collaudo di tutti i lotti del Collegamento Autostradale oggetto di concessione.

Tali imprese, avendo concorso a formare i requisiti di qualificazione in sede di gara, restano altresì responsabili, sino all'emissione del predetto certificato di collaudo, in solido con la Società di Progetto, per la restituzione delle somme versate dall'ANAS S.p.A. a titolo di prezzo di cui precedente art. 6, fatta salva la prestazione delle garanzie bancarie ed assicurative da parte della stessa Società di Progetto di cui all'art. 156 comma 3 del D. Lgs. N. 163/2006 e per essa, ai sensi delle disposizioni del procedimento concorsuale, dell' A.T.I. SALT S P A. – ITINERA S.P.A..

10.7 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, rilasciata su conforme nulla osta del Ministro delle Infrastrutture, sulla base dell'istruttoria compiuta dal 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 60 (sessanta) giorni dall'invio da parte del Concessionario al Concedente della richiesta di autorizzazione all'operazione senza che il Concedente abbia comunicato rilievi, l'autorizzazione dello stesso si intende rilasciata .

- 11.1 Il piano finanziario costituisce parte integrante della presente convenzione, ed è soggetto ad aggiornamento ai sensi dell'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 (convertito dalla legge n. 286 del 24 novembre 2006 e successive modificazioni) nonché della delibera CIPE 1/07 e s.m.i.
- 11.2 Tale piano risulta vincolante per la Società Concessionaria fino alla data di scadenza della concessione fissata ai sensi del precedente articolo 4.
- 11.3 Il piano economico finanziario (allegato E) ed il cronoprogramma (allegato L) saranno aggiornati in sede di approvazione del progetto definitivo complessivo dell'opera, previa revisione di tutti i progetti preliminari, definitivi ed esecutivi, già esistenti, comunque inerenti l'oggetto della Concessione sia sotto il profilo economico che alla luce della vigente normativa, nonché al termine di ciascun periodo regolatorio. Detto piano verrà inoltre sottoposto a revisione in presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero in presenza di eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario del medesimo.
- 11.4 I tempi di realizzazione delle opere e degli interventi del Collegamento autostradale di competenza del Concessionario fissati nel piano economico finanziario 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'articolo 26.
- 11.5 In sede di aggiornamento del piano economico finanziario si terrà conto degli scostamenti, in aumento o in diminuzione, tra i ribassi previsti nel medesimo piano economico finanziario ed i ribassi effettivamente conseguiti in sede di eventuale affidamento a terzi.
- 11.6 Ai sensi dell'articolo 7 della delibera CIPE n. 1 del 26 gennaio 2007 e s.m.i., il rischio di costruzione è posto a carico del concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo complessivo dell'opera da parte del concedente ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore o da fatti di terzo 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 il progetto definitivo non venga approvato in sede di conferenza di servizi o dal CIPE.
- 11.7 Il piano finanziario è comunque soggetto a verifica alla ultimazione di tutti i lavori dell'intero Collegamento Autostradale ai fini dell'accertamento delle permanenze dell'equilibrio economico - finanziario della concessione. Analoga verifica sarà effettuata alla scadenza del primo triennio decorrente dalla ultimazione di tutti i lavori del Collegamento Autostradale e quindi alla scadenza di ogni successivo quinquennio. In sede di verifica si terrà conto anche degli scostamenti, in più o in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel triennio ovvero nel quinquennio precedente la verifica.

Art. 12 – Canone di concessione

- 12.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia.
- 12.2 Il Concessionario, a fronte della gestione dei lotti del Collegamento Autostradale realizzati dal Concedente, è tenuto a corrispondere al Concedente medesimo un canone annuo pari al 2% (due per cento) dell'ammontare dei proventi da pedaggio e comunque, a partire dall'apertura al traffico dell'intero collegamento autostradale non inferiore ad euro 1 350.000,00.

Art. 13 – Canone per attività collaterali

- 13.1 Il Concedente, fermo restando quanto stabilito al precedente art. 2, comma 4, può accordare al Concessionario lo svolgimento di attività collaterali, ivi comprese le attività commerciali sui siti demaniali e quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazione, di cui all'art. 28 comma 1 lett. b).
- 13.2 Per tali attività il Concessionario è tenuto a corrispondere al Concedente un canone annuo nella misura del 90% (novantapercento) dei proventi di competenza di ciascun anno.

Art. 14 – Tariffe di pedaggio

- 14.1 La tariffa media per chilometro ponderata con i chilometri percorsi dai veicoli appartenenti alle singole classi e tipologie di pedaggio, è calcolata inizialmente in base all'offerta in sede di gara e sarà adeguata in relazione alle normative vigenti e secondo quanto stabilito dall'allegato A.
- 14.2 Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa per la tariffa unitaria di competenza, importo a cui si aggiungono le maggiorazioni e le imposte previste dalla normativa vigente.
- 14.3 A fini commerciali, di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada, ferma restando la tariffa media ponderata per chilometro, è possibile articolare il sistema tariffario introducendo tariffe elementari differenziate, se del caso, secondo il percorso, le caratteristiche della strada, la tipologia dei veicoli, il periodo e le modalità di pagamento. In ogni caso le articolazioni dovranno essere coerenti alla normativa comunitaria applicabile. Il Concedente verifica, sulla base di rilevazioni periodiche, l'invarianza della tariffa media ponderata.

Art. 15 – Formula revisionale della tariffa media ponderata

15.1 Sulla base di quanto stabilito nelle delibere CIPE del 24 aprile 1996 ("Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità") e 20 dicembre 1996 ("Direttive per la revisione delle tariffe autostradali") e successive modifiche ed integrazioni adottate dal CIPE con particolare riferimento alla delibera CIPE n. 1 del 26-01-2007 ("direttiva in materia di regolazione economica nel settore autostradale"), la media ponderata delle tariffe di pedaggio autostradale viene adeguata annualmente sulla base della seguente formula tariffaria definita secondo il metodo del price cap:

$$\Delta T = \Delta P - X + K$$

dove

ΔT è la variazione percentuale annuale della tariffa;

ΔP è il tasso d'inflazione programmato di cui all'art. 16;

X è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il successivo periodo di regolamentazione il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai Concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione;

K (da determinarsi in presenza di eventuali nuovi investimenti) è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione; è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino a la termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione; ai maggiori costi ammessi devono essere sottratti gli utilizzi del fondo di bilancio di cui all'art 3 comma 2 lett. aa). Le risorse appostate su tale fondo sono destinate a nuovi investimenti su disposizione del Concedente. Tali importi, dalla determinazione fino all'effettivo utilizzo, sono rivalutati ad un tasso pari all'Euribor a 12 mesi.

15.2 Alla tariffa così come individuata dal comma 1, si aggiunge o si sottrae una componente relativa al fattore di qualità, secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996 e successive modifiche ed integrazioni, anche ai sensi del comma 3 dell'art. 21 della L. 47/04.

15.3 Ai fini dei conteggi, le componenti della formula revisionale vanno considerate in termini di unità percentuali arrotondate, per eccesso o per difetto, alla frazione centesimale più prossima.

Art. 16 – Tasso di inflazione programmato

16.1 Il tasso di inflazione programmato, di cui alla variabile ΔP della formula revisionale della tariffa media ponderata, prevista dal precedente art. 15, corrisponde a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

16.2 La tariffa media ponderata di cui all'Allegato A sarà oggetto di adeguamento in relazione alla variazione dell'Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati rilevata dall'ISTAT per il periodo intercorrente tra l'anno 2005 e la data di entrata in esercizio delle singole tratte e, infine, dell'intero Collegamento autostradale.

16.3 Per i primi cinque anni dalla data di entrata in esercizio dell'intero Collegamento autostradale, in conformità all'offerta di gara e in mancanza di variazione delle altre componenti costitutive del meccanismo di revisione della tariffa, quest'ultima si intenderà adeguata sulla base del solo tasso di inflazione programmata corrispondente a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

Art. 17 – Recupero degli importi relativi ad investimenti programmati

17.1 Successivamente all'entrata in esercizio dell'intero collegamento autostradale, il recupero dell'importo per impegni di investimenti programmati nei piani finanziari e non realizzati è determinato applicando la metodologia prevista nella delibera CIPE n 1/07 e s.m.i. in ragione del principio di neutralità economica del Concessionario, in modo tale che questi non tragga benefici economico-finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti in beni reversibili previsti in convenzione.

17.2 Gli investimenti non realizzati nel periodo precedente possono essere riprogrammati dal Concessionario d'intesa con il Concedente, salvo diversa determinazione di quest'ultimo e vengono remunerati secondo le modalità stabilite dalla citata delibera CIPE n. 1/07 e s.m.i..

Art. 18 – Adeguamento annuale delle tariffe

18.1 L'adeguamento annuale delle tariffe è determinato secondo i criteri previsti dal D.L. 24 dicembre 2003 n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2006, n. 47, come modificata dalla legge n. 286/2006 e s.m.i. e dalla delibera CIPE n. 1/07 e s.m.i..

18.2 Nell'ambito della procedura revisionale, il Concedente può contestare:

- a) la correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi, come sopra specificati, con particolare riferimento all'entità degli investimenti effettuati nell'anno precedente ai fini della determinazione definitiva del parametro K da applicare per l'anno seguente;
- b) la sussistenza di gravi inadempienze alle disposizioni della presente convenzione.

18.3 Nel caso di cui alla lettera a) del comma 2, il Concessionario provvede ad applicare l'aggiornamento sulla base della variazione corretta come da indicazioni del Concedente. Ferma restando detta applicazione, il Concessionario ha facoltà di contestare la variazione indicata dal Concedente.

18.4 Nel caso di cui alla lettera b) del comma 2, il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario, per fatti imputabili a quest'ultimo, dispone la sospensione dell'applicazione della formula revisionale fino alla rimozione dell'inadempienza stessa e procede ai sensi dell'art. 9 della presente convenzione.

18.5 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro 30 giorni dall'avvenuta comunicazione di approvazione dell'adeguamento tariffario, il prontuario delle tariffe, relativo all'anno di richiesta.

18.6 Ai fini della determinazione dell'adeguamento annuale delle tariffe il concessionario comunica al Concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, lo stato d'avanzamento degli investimenti risultante dalla situazione patrimoniale e dai dati di Contabilità analitica forniti riferiti alla data del 30 settembre di ciascun anno.

Sezione III - Tecnica

Art. 19 - Indicatori di qualità

19.1 L'indicatore di qualità Q è legato allo stato strutturale delle pavimentazioni e all'incidentalità secondo le modalità definite nell'allegato C) nel quale viene indicato anche il metodo di calcolo del parametro β , anche in relazione a quanto disposto dal D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla Legge 47/04 e s.m.i..

19.2 Il Concessionario si impegna a trasmettere entro il 30 settembre di ogni anno, le informazioni necessarie ai fini del computo dell'indicatore di qualità, aggiornate al 30 giugno precedente.

Art. 20 - Progettazione

20.1 Il Concessionario presenta, nel rispetto 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, comma 2 ed art. 11, comma 3.

I progetti sono corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente, ivi compresi i benestare, le autorizzazioni ed i nulla-osta prescritti.

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 ai commi 7 e 8, la corresponsione dei relativi importi avviene sulla base delle stime allegate 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 163/2006.
- 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.

Art. 21 – Termini per la presentazione delle progettazioni

- 21.1 Fermi restando i termini di consegna della progettazione del Collegamento autostradale fissati nel Cronoprogramma (Allegato L), l'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 dell'art. 20, relativo ai progetti inerenti gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'art. 3.2, lett. n), deve essere assolto dal Concessionario almeno quattro mesi prima del mese individuato nel piano finanziario allegato quale anno di inizio lavori.

21.2 Su richiesta del Concessionario e per cause ad esso non imputabili, il Concedente può consentire alla proroga dei termini fissati per la presentazione dei progetti.

21.3 In caso di inosservanza per colpa del concessionario di ciascuno dei termini sopra indicati (termine di presentazione del progetto definitivo, termine di presentazione del progetto esecutivo, termine di presentazione dei progetti inerenti gli interventi di manutenzione straordinaria) per un periodo superiore a 6 (sei) mesi, è pronunciata la decadenza di diritto della concessione, oltre all'applicazione delle penali previste dal successivo art. 26.

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, 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.

Art. 23 - Verifiche e Collaudi - Consegna dei lotti realizzati dal Concedente

23.1 Al completamento dei lavori relativi ai lotti di competenza del Concessionario indicati all'art. 2 per ciascuna tratta, su richiesta del Concessionario, si procede, da parte di funzionari espressamente delegati dal Concedente, alla visita di ricognizione ai fini della sicurezza della circolazione. Di tanto è steso regolare verbale.

23.2 Solo dopo che la visita predetta, per ciascuno dei lotti realizzati dal Concessionario, abbia avuto esito favorevole ed in seguito ad esplicita autorizzazione del Concedente, si può dare luogo, in via provvisoria, all'apertura ed all'esercizio dei relativi lotti. Il Concedente procederà alla consegna al Concessionario dei lotti autostradali dallo stesso realizzati alla data di ultimazione dei medesimi lotti. La consegna risulta da apposito verbale in contraddittorio. Da tale data decorre il canone di cui al precedente art 12, comma 2.

23.3 Il collaudo tecnico, amministrativo e statico, previsto dalla vigente normativa di tutte le 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 del Collegamento Autostradale di competenza del Concessionario 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 dal comma 1, comunica al Concessionario gli adempimenti da eseguire.

24.3 Il Concedente in ordine ai programmi manutentori, di cui all'art. 3 comma 2, lettera m), 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 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 di diritto dalla concessione prevista dai precedenti articoli, in caso di violazione, di inosservanza o di omissione, anche parziale, da parte del Concessionario e per fatto ad esso imputabile, degli obblighi derivanti dalla legge e dalle disposizioni della presente convenzione, trova applicazione un sistema di sanzioni la cui entità è regolata e commisurata alla natura ed alla rilevanza dell'inadempimento. La procedura sanzionatoria è regolata dalla legge n. 689 del 24 novembre 1981, fatto salvo quanto previsto dall'art. 2, comma 86, lett. d), del decreto-legge n. 262 del 2006, convertito con modificazioni dalla legge n. 286 del 2006, e s.m.i.

25.2 Il sistema sanzionatorio è regolato, da apposito disciplinare predisposto dal Concedente e che sarà oggetto di concordamento tra le parti. Il disciplinare prevederà ipotesi di decadenza dalla concessione in caso di reiterazione degli inadempimenti oggetto di sanzione.

In ogni caso sono previste sanzioni connesse all'inosservanza delle seguenti clausole convenzionali.

art 3 comma2 lettere c), g), i),n),o), p), q), r), x), y);

- a) art. 3 commi 1, 3, 5,6;
- b) art. 4, comma 2;
- c) art. 7, commi 2 e 3;
- d) art. 10, commi 1 e 2;
- e) art. 11, comma 3;
- f) art. 12, commi 1 e 2;
- g) art 18, commi 1, 2 e 4;
- h) art. 20, comma 1 ;

- i) art. 24, comma 2;
- j) art 28, commi 2 e 4;
- k) art. 29, commi 1 e 2;
- l) art 30, commi 1, e 4;
- m) art. 31;

25.3 La sanzione di cui al comma 2, per ogni specie di violazione, è determinata, in linea generale ed astratta, con provvedimento della Concedente.

Art. 26 – Penalità sull'esecuzione dei lavori

26.1 Il Concedente applica al concessionario, ai sensi del presente articolo, previo riconoscimento di un congruo termine per controdedurre, penalità per la mancata, omessa, difforme o ritardata esecuzione degli interventi di cui alla convenzione stessa.

26.2 Per ogni giorno di ritardo nella presentazione dei progetti rispetto a quanto previsto al precedente articolo 20, comma 1, il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 1.000,00 (mille).

26.3 Per ogni settimana di ritardo nell'avvio dei lavori rispetto al mese ed anno indicati nel Cronoprogramma, il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 50.000,00 (cinquantamila).

26.4 In caso di mancato rispetto del termine di ultimazione dei lavori del Collegamento autostradale rispetto al termine risultante dal Cronoprogramma allegato alla presente convenzione, il Concedente applicherà al Concessionario una penalità pari a Euro 1.000.000,00 (un milione), per ogni semestre aggiuntivo a quello predefinito. Nel caso di ritardo superiore a 15 (quindici) mesi si applica quanto previsto all'art. 9 della presente convenzione.

26.5 Le penalità di cui ai precedenti commi 2, 3 e 4 andranno conteggiate in sede di aggiornamento del piano economico finanziario mediante deduzione dai costi ammessi ai sensi della Delibera Cipe n.1/2007 e s.m.i.. I ritardi accumulati e l'ammontare complessivo della penali viene misurato dal Concedente sulla base del cronoprogramma.

26.6 La mancata, parziale o difforme esecuzione dei singoli interventi previsti in convenzione, per causa o fatto imputabile al concessionario, comporta a carico di quest'ultimo una ulteriore penalità rispetto a quelle previste dai precedenti commi da corrispondere al Concedente, pari al 25% del valore del relativo intervento, accertato al momento dell'inadempimento, salvo che il Concessionario provveda, a proprie spese, a porre rimedio all'inadempimento secondo le modalità ed i tempi fissati dal Concedente.

26.7 Nel caso in cui il Concedente ritenga che sia verificato un inadempimento afferente la gestione del servizio autostradale, il Concedente medesimo provvede entro il termine di venti giorni dal verificarsi

dell'inadempimento stesso a contestare, a mezzo di atto scritto, il relativo addebito e fisserà un congruo termine, comunque non inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia presentato dette giustificazioni ovvero nelle ipotesi in cui queste ultime non siano state accettate dal Concedente, il medesimo potrà applicare una penale compresa tra Euro 10.000,00 (diecimila) ed Euro 1.000.000,00 (un milione) in relazione alla gravità dell'inadempimento.

26.8 Nel caso in cui si verificano ritardi nell'apertura al traffico del Collegamento autostradale, o di parti di esso, così come previsto nel cronoprogramma allegato alla presente convenzione, salvo che per causa non imputabile al concessionario o per fatto del terzo, il concedente ha la facoltà di applicare una penalità al concessionario pari a Euro 50.000,00 (cinquantamila) per ogni settimana di ritardo.

26.9 Le penalità di cui ai precedenti commi 6, 7, 8 dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente. L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente intestato al Concedente e da questi comunicato al Concessionario contestualmente al provvedimento di irrogazione della penale.

26.10 L'applicazione di n. 15 (quindici) penalità di cui al precedente comma 7 nella misura massima prevista nel corso della durata della Convenzione ovvero il ritardo nella corresponsione delle penalità applicate superiore a 20 (venti) giorni costituisce motivo di decadenza ai sensi dell'art. 9 della Convenzione stessa.

26.11 In ogni caso, è fatta salva la pronuncia di decadenza di diritto dalla concessione prevista dalla presente convenzione.

26.12 Le penali di cui al presente articolo trovano applicazione cumulativamente. In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento dei maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento/violazione dei propri obblighi sanzionati nel presente articolo.

**Art. 27 – Risoluzione del rapporto per inadempimenti
del Concedente e revoca della concessione per
motivi di pubblico interesse**

27.1 Secondo quanto previsto dall'art. 158 del D. Lgs. 163/06 e s.m.i., qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente, constatato a seguito di procedura in contraddittorio e alla scadenza di un congruo termine per adempiere, ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al Concessionario:

- a) il valore delle opere realizzate, più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero nel caso in cui l'opera 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;

c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del piano economico - finanziario.

27.2 Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento dei detti crediti.

27.3 L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

Sezione IV Gestione Controllo

Art. 28 - Facoltà del Concessionario

28.1 Al Concessionario spettano le seguenti facoltà:

- a) di riscuotere i pedaggi di cui agli articoli 14 e 15;
- b) di accordare, a titolo oneroso sulla base di procedure ad evidenza pubblica, le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede del Collegamento Autostradale e loro pertinenze, con riferimento alle aree di servizio e di sosta di cui al precedente art. 2, comma 4, nonché a quelle di cui all'art. 3, comma 8 e di introitarne i proventi, salva la corresponsione, a favore del Concedente, del canone di cui al precedente art. 12, comma 2. Le concessioni in questione dovranno essere trasmesse ad ANAS per l'autorizzazione che si intende rilasciata, qualora, entro sessanta giorni, non venga negata.

28.2 L'esercizio delle facoltà di cui al comma 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.

28.3 L'esercizio delle facoltà di cui al comma 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 al comma 1 lett. b sono trasferite, 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) del comma 1, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente, fatto salvo quanto disposto dal comma 2 del presente articolo.

28.4 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 il Collegamento Autostradale, dai soggetti di cui al comma 1. lett. b), e da coloro che erogano le attività strumentali e

ausiliarie di cui all'art. 3 comma 2, lettera 1). La mancata osservanza del predetto onere determina la surroga del Concedente al Concessionario, con oneri a carico dello stesso.

Art. 29 – Esenzioni e agevolazioni

- 29.1 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.
- 29.2 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.
- 29.3 E' consentito al Concessionario rilasciare autorizzazioni per singoli viaggi sulle autostrade esclusivamente per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse o per ragioni promozionali.
- 29.4 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. 30 – Regime di lavori e delle forniture ai beni e di servizi

- 30.1 Fermo restando che, per la totalità dei lavori, servizi e forniture, rientranti nell'importo di gara, è facoltà del Concessionario eseguire gli stessi direttamente o tramite i soci della Società di Progetto, ovvero tramite i soggetti di cui al precedente art. 10, comma 3, ai sensi ed alle condizioni di cui all'articolo 156, comma 2, del D. Lgs. 163/2006, il concessionario è tenuto, per l'eventuale affidamento di lavori, forniture e servizi a terzi, ivi incluso il soccorso stradale, all'osservanza della normativa nazionale e comunitaria vigente ed in particolare al rispetto dell'Art 2, comma 85 lett. c), del D.L. n. 262/2006, convertito con modificazioni dalla legge n. 286 del 24 novembre 2006. A tal fine il Concessionario trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione

- 30.2 La nomina delle Commissioni esaminatrici di cui all'art. 84 del D. Lgs. 163/06 viene effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 11, comma 5, lett. f), della legge 23 dicembre 1992, n. 498, come modificato dall'art. 2, comma 85, del decreto legge n. 262/06 convertito con modificazioni nella legge n. 286 del 24.11.2006 e s.m.i.
- 30.3 Le riserve relative ai lavori da realizzare da parte del Concessionario saranno considerate parte dell'investimento complessivo per gli importi effettivamente liquidati dal Concessionario alle imprese appaltatrici, o fornitrici, soltanto se riconosciute dovute dal Concedente, ovvero liquidate in via giudiziale e non imputabili a fatto del Concessionario stesso.
- 30.4 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 caratterizzate da elementi oggettivi e non discriminatori. Il Concessionario trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione.
- 30.5 Il Concedente predispone le procedure di standardizzazione dei bandi di gara per l'aggiudicazione degli appalti.

Art. 31 – Carta dei servizi

- 31.1 Il Concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione ed all'aggiornamento annuale della Carta dei Servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi del D.P.C.M. 27.01.1994, e del D.P.C.M. 30.12.1998 e del D. Lgs. 286 del 30.07.1999.
- 31.2 I valori promessi e conseguiti per ciascuno indicatore devono essere trasmessi annualmente all'Anas S.p.A., per via telematica, nel rispetto della procedura prevista.

Sezione V Disposizioni finali

Art. 32 – Definizione del contenzioso insorto

- 32.1 Con la stipula della presente convenzione ed a seguito della sua efficacia ai sensi del successivo art. 35, a titolo transattivo, la società rinuncia al contenzioso pendente nonché ad ogni pretesa a qualsiasi titolo vantata, relativamente ai rapporti pregressi con il Concedente.

32.2 Il Concessionario, a seguito dell'emanazione del decreto di cui al successivo art. 35, e comunque entro e non oltre 30 giorni da tale data, provvede, seguendo le modalità di rito, a formalizzare i relativi atti processuali di rinuncia.

Art. 33 – Domicilio

33.1 Per gli effetti della presente convenzione, il Concessionario elegge domicilio in Roma, Via XX Settembre n. 98/E.

Art. 34 – Foro competente

34.1 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. 35 – Condizione sospensiva

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

35.2 Nelle more della suddetta approvazione, il Concessionario rinuncia a vantare qualunque pretesa, interesse ovvero diritto nei confronti del Concedente, dipendenti dalla convenzione stessa, nel caso in cui la stessa si perfezioni entro 10 (dieci) mesi dalla stipula.

Art. 36 – Richiamo e norme legislative e regolamentari

36.1 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.163/06, e nei regolamenti esecutivi e attuativi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale.

Art. 37 – Spese di contratto e trattamento fiscale

37.1 Tutte le spese del presente contratto sono a carico del 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.

Il presente schema di convenzione unica consta di n. _____ facciate dattiloscritte compresa la presente pagina e contiene n. 11 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concedente, Anas S.p.A. *salva ratifica da parte del Consiglio di Amministrazione.*

----- *Pietro Lilli*

Concessionario

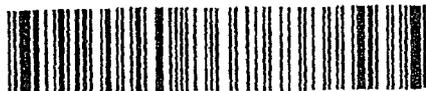
[Signature]
[Signature]
[Signature]



ARCH. COSTA
A.W. Bucci
23-04-07 02

ANAS S.p.A.

Milano, 20 aprile 2007



Prot. CDG-0050995-A del 23/04/2007
1724664

Dott.sa Mariapia PALLAVICINI
Direttore Generale Strade e Autostrade
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
Piazzale di Porta Pia 1
00198 ROMA

Dott. Raffaele CATTANEO
Assessore alle Infrastrutture e Mobilità
REGIONE LOMBARDIA
Via Taramelli 20
20124 MILANO



Dott. Pietro CIUCCI
Presidente
ANAS S.p.A.
Via Monzambano 10
00198 ROMA

INFRASTRUTTURE LOMBARDE S.p.A.
Via N. Copernico 38
20125 MILANO

CAL-AD-200407-0001

Egregi Signori,

si trasmette con la presente lo schema di Convenzione Unica e relativi allegati, siglata dalle parti per accettazione, la cui sottoscrizione avverrà in esito alla procedura di cui all'art. 2, comma 84 del D.L. 262/2006, convertito in Legge 286/2006 e ss mm.ii

Distinti saluti.

Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.
L'Amministratore Delegato
(Antonio Giulio Roggioni)

Convenzione unica - ai sensi dell'articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo e delle opere connesse.

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilasette, il giorno. del mese di in Milano, Via Filzi 22, in una sala della Regione Lombardia.

Tra le parti sottoscritte

Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (di seguito anche C.A.L.) con sede legale in Milano, via Filzi 22, capitale sociale 4.000.000,00, partita iva e numero iscrizione registro imprese di Milano n. 05645680967, in persona del Presidente del Consiglio di Amministrazione arch. Mauro Coletta munito dei necessari poteri in forza di delibera del consiglio di Amministrazione in data 19 aprile 2007 denominata in seguito per brevità anche "Concedente"

e

Società Pedemontana Lombarda Spa, con sede legale in Milano via Giosuè Carducci n. 36, capitale sociale 17.000.000,00, numero iscrizione registro imprese di Milano 264907, partita iva 08558150150, in persona dell'Amministratore Delegato ing. Giuliano Asperti munito dei necessari poteri in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione del 13 aprile 2007 in seguito denominata per brevità anche "Concessionaria",

PREMESSO

- a) che, con convenzione in data 29 Maggio 1990, n. 20156 di rep., approvata ai sensi dell'art. 7 della legge 28 aprile 1971, n. 287, con D.L. 31 Agosto 1990, n. 1524 - registrato alla Corte dei Conti il 28.12.1990, reg. 26, foglio 279 - l'Azienda Nazionale per le Strade ANAS ha affidato alla società Autostrada Pedemontana Lombarda s.p.a., come in epigrafe, la concessione di costruzione ed esercizio della autostrada che si sviluppa tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo con diramazioni per la Tangenziale Est di Milano (Usmate) e per l'autostrada A/8 (Castronno);
- b) che ai sensi dell'art. 11 della Legge 23 dicembre 1992, n. 498, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con deliberazione del 21 settembre 1993 ha emanato le direttive per la revisione degli strumenti

convenzionali disciplinanti le concessioni autostradali, per la revisione, delle tariffe autostradali, tenuto conto dei piani finanziari, delle variazioni del costo della vita, dei volumi del traffico e dei dati scaturenti dagli indicatori di produttività;

- c) che l'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta in data 3 marzo 1999 tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Lombardia, e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 1999, ha individuato tra gli obiettivi prioritari la *riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità e integrazione della rete con le altre modalità di trasporto* da attuarsi attraverso la stipula di Accordi di Programma Quadro;
- d) che l'Accordo di Programma Quadro, sottoscritto il 3 aprile 2000, individua all'art. 2 tra gli interventi prioritari riconducibili ai "sistemi tangenziali e collegamenti autostradali" il Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo;
- e) che la legge 24 novembre 2000, n. 340 prevede all'art. 21, comma 2 che "*con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblica, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, è consentita la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali a condizione che siano inserite nelle scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti e nel programma triennale di cui all'articolo 3, comma 2, del Decreto Legislativo 26 febbraio 1994, n. 143. Sono fatte salve le vigenti procedure rispetto alla conformità urbanistica e alla valutazione di impatto ambientale*".
- f) che con D.P.C.M. 02 marzo 2001 è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- g) che con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 23 marzo 2001, n. 411/UT/IV, è stato adottato il Programma Triennale dell'A.N.A.S. di cui all'art 3, comma 2, del Decreto Legislativo 26 febbraio 1994, n. 143;
- h) che con la Legge 21 dicembre 2001 n. 443 pubblicata in G.U. n. 299 del 27 dicembre 2001 (Legge Obiettivo), il Governo è stato delegato ad emanare provvedimenti in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilascio delle attività produttive;
- i) che in attuazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 è stato emanato il Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190;

- j) che con delibera del 21 dicembre 2001, il Cipe ha pubblicato il I° programma delle infrastrutture strategiche per il Paese di cui alla Legge 21 Dicembre 2001 n. 443 (legge Obiettivo) che comprende anche l'autostrada Pedemontana Lombarda;
- k) che in data 11 aprile 2003, in attuazione della succitata legge n. 443/2001, è stata sottoscritta, tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Presidente della Regione Lombardia, l'Intesa Generale Quadro avente ad oggetto la realizzazione delle opere infrastrutturali previste in territorio lombardo dal Programma CIPE 2001;
- l) che, in attuazione delle direttive uniche appalti, 17/2004/CE e 18/2004/CE, il 12 aprile 2006 è stato adottato il nuovo codice dei contratti pubblici, con decreto legislativo n.163;
- m) che in data 29 luglio 2005 e successivamente in data 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo, ai sensi dell'art. 3 del D.lgvo 190/2002, e la relativa deliberazione n. 77 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 23 novembre 2006, fissando altresì il limite di spesa dell'intervento in 4.665 504.453,47 euro;
- n) che in data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D.L. 262/2006, convertito - con modificazioni - nella Legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), modificata dall'Art. 18, comma 584-bis della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che ha introdotto una nuova disciplina per quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali;
- o) che, stante quanto sopra, si rende necessario procedere all'aggiornamento e/o adeguamento del Piano economico finanziario e dell'elenco di opere e lavori, tenuto anche conto delle sopravvenute prescrizioni di cui al Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006, così come convertito dalla legge n. 286 del 24 novembre 2006, e modificato dalla legge n. 296 del 27 dicembre 2006;
- p) che in data 26 gennaio 2007, il Cipe ha approvato la direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006;
- q) che ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti della citata legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i., tra le parti viene stipulata la presente convenzione ricognitiva e novativa della precedente convenzione del 1990;

- r) che in data 19 febbraio 2007 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma di cui alla Legge Regionale 14 marzo 2003 n. 2 per la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana, con il coinvolgimento attivo degli enti locali interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura,
- s) che in data 19 febbraio 2007, è stato sottoscritto un Documento di Indirizzi e Linee strategiche tra Regione Lombardia e Ministero delle Infrastrutture, di cui hanno preso atto altresì Anas spa e Infrastrutture Lombarde spa, avente ad oggetto anche la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana;
- t) che in data 19 febbraio 2007, ai sensi di quanto disposto dall'art. 1 comma 979 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) è stata costituita tra ANAS S.p.A. ed Infrastrutture Lombarde, la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., che subentra in tutte le situazioni giuridiche attive e passive relative all'Autostrada Pedemontana Lombarda, giusta Atto costitutivo Rep. N. 22.250 Raccolta n. 8.567 Prof. Giuseppe Rescio Notaio in Milano;

TUTTO CIO' PREMESSO

tra la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., come sopra rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue

Sezione I - AMMINISTRATIVA CONTRATTUALE

1. PREMESSE

1.1 Le premesse formano parte integrante della presente convenzione.

1.2 La presente convenzione, redatta ai sensi ed agli effetti dell'art. 2, commi 82 e ss., del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con legge 24 novembre 2006, n. 286 e successivamente modificato dall'art. 18 della legge 27.12.2006 n. 296 (legge finanziaria 2007), e della Delibera CIPE n. 1 del 26.1.2007, disciplina il complesso delle obbligazioni derivanti dal rapporto concessorio.

1.3 Le Parti si danno atto di non avere alcun diritto, pretesa, interesse o aspettativa in relazione alla convenzione n. 20156 del 29 maggio 1990 ed a qualsivoglia atto o provvedimento intercorso precedentemente alla stipula della presente convenzione.

2. OGGETTO

2.1 La presente convenzione disciplina il rapporto tra il Concedente ed il Concessionario per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda di complessivi Km. 87 circa, corrente tra Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo, con diramazioni per la Tangenziale Est di Milano (Usmate) e per l'A-8 (Castronno).

L'Autostrada è articolata nelle tratte funzionali di seguito esplicitate.

2.1.1 Asse trasversale principale da Cassano Magnago – A8 in Provincia di Varese sino alla A4 a Osio Sotto/Dalmine in Provincia di Bergamo.

L'asse trasversale principale è a sua volta suddiviso in cinque lotti funzionali: tratta A (dall'autostrada A8 all'autostrada A9 con due interconnessioni A8 e A9 e due svincoli), tratta B1 (dall'autostrada A9 alla ex SS35 a Lentate sul Seveso, con una interconnessione ex SS35 e uno svincolo), tratta B2 (riqualifica della ex SS35 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno con una interconnessione ex SS35 e due svincoli), tratta C (dalla ex SS35 a Cesano Maderno alla Tangenziale Est di Milano A51 con due interconnessioni ex SS36, A51 e tre svincoli), tratta D (dalla Tangenziale Est di Milano A51 all'autostrada A4 con una interconnessione A4 e quattro svincoli)

1° Lotto della Tangenziale di Varese (da Gazzada – A8 a Ponte di Vedano Olona) e 1° Lotto della Tangenziale di Como (da Villa Guardia – A9 a Svincolo di Acquanegra).

2.1.2 2° Lotto della Tangenziale di Varese (da Folla di Malnate a Valico del Gaggiolo) e 2° Lotto della Tangenziale di Como (da Svincolo di Acquanegra a Tavernerio).

2.2 Le caratteristiche tecniche delle opere dell'Autostrada oggetto di concessione e delle correlate opere connesse di viabilità ordinaria da progettare e realizzare a cura del Concessionario, secondo quanto previsto dal progetto preliminare approvato, nonché le modalità previste di esazione del pedaggio sono indicate rispettivamente nell'Allegato J e nell'Allegato E e saranno specificate, al termine della procedura prevista dal D.Lsvo 163/2006, nell'ambito del Progetto Definitivo.

2.3. Le aree di servizio previste lungo l'Autostrada, così come individuate nell'Allegato I, costituiscono oggetto della concessione e saranno realizzate e gestite dal Concessionario.

2 4 Fanno parte integrante della presente convenzione gli allegati:

- A) Tariffe di pedaggio;
- B) Parametro X;
- C) Indicatori di qualità;
- D) Aggiornamento tariffario;
- E) Piano Finanziario;
- F) Classificazione interventi di ordinaria manutenzione;
- G) Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n1/2007);
- H) Dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 6, della direttiva ministeriale 283/98,
- I) Elenco elaborati del Progetto Preliminare. Il Progetto Preliminare degli interventi approvato dal Cipe, e le relative prescrizioni e raccomandazioni, pur non materialmente allegati alla Convenzione, costituiscono parte integrante della stessa;
- J) Elenco e descrizione delle opere;
- K) Recupero introiti per investimenti non realizzati o ritardati;
- L) Cronoprogramma dell'intervento

3. OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

3.1 Il Concessionario assume l'obbligo di provvedere alla progettazione definitiva, alla progettazione esecutiva ed alla costruzione dell'Autostrada, nonché alla manutenzione e gestione della stessa sino alla scadenza della concessione.

3.2. Nell'adempimento di quanto stabilito al comma 1, il Concessionario deve provvedere, a suo esclusivo carico:

a) alla progettazione definitiva ed esecutiva, alla realizzazione delle opere, anche per lotti, nonché agli oneri di collaudo e di direzione lavori delle opere stesse. Il Concessionario si impegna a dare inizio ai lavori entro 40 (quaranta) mesi dalla avvenuta comunicazione da parte del Concedente del provvedimento interministeriale (Ministro delle Infrastrutture e del Ministro dell'Economia e delle Finanze) di

approvazione della Convenzione. I lotti dovranno essere realizzati nei tempi previsti nel Cronoprogramma (Allegato L) e secondo quanto previsto dal Piano Finanziario (Allegato E). I lavori di realizzazione del 1° lotto della Tangenziale di Varese e del 1° lotto della Tangenziale di Como dovranno iniziare entro 32 (trentadue) mesi dalla avvenuta comunicazione da parte del Concedente del provvedimento interministeriale (Ministro delle Infrastrutture e del Ministro dell'Economia e delle Finanze) di approvazione della Convenzione, nei tempi previsti nel Cronoprogramma (Allegato L) e secondo quanto previsto dal Piano Finanziario (Allegato E).

b) alla gestione delle infrastrutture oggetto della presente Convenzione;

c) a recepire le modifiche all'indicatore di qualità settoriale di cui al successivo art. 20 della presente Convenzione, che si renderanno necessarie, ai sensi delle Delibere CIPE anche in attuazione a quanto disposto dall'art. 21, comma 3, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47;

d) al mantenimento della funzionalità dell'intera Autostrada attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva della stessa nel rispetto del piano di manutenzione allegato alla presente convenzione sub. lettera "F";

e) all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale;

f) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti dell'Autostrada assentita in concessione;

g) a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno successivo all'inizio dell'esercizio, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione dell'intera Autostrada che intende eseguire nell'anno successivo distinti secondo la classificazione riportata nell'elenco allegato sub. "F" alla presente Convenzione;

h) 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 lettera precedente;

i) alla effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, delle rilevazioni statistiche della circolazione;

l) ad adottare i criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi secondo la

disciplina della delibera CIPE n. 1/2007, nel rispetto dei disciplinari elaborati dal Concedente ai sensi della medesima direttiva,

m) all'aggiornamento della contabilità generale, nonché alla corretta applicazione contabile e amministrativa, secondo le prescrizioni delle norme in vigore, alla tenuta della contabilità analitica per l'Autostrada oggetto di concessione, relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa, sia nella fase di costruzione che nella fase di gestione, nonché alla trasmissione alla 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;

n) alla tenuta di una distinta contabilità analitica per ogni altra attività consentita dalle vigenti disposizioni eventualmente svolta, non riferibile alla concessione, nonché alla trasmissione dei relativi dati al Concedente ai sensi e secondo la tempistica di cui alla successiva lettera q, ai fini dell'esercizio del potere di controllo previsto dalla direttiva CIPE n. 1 del 26 01.2007;

o) ad effettuare la valutazione, ai sensi dell'art. 2426, n. 4, del 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 e con le imprese controllate e collegate, e le controllanti di queste ultime. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi di regolamento delle operazioni infragruppo, questi ultimi confrontati con i prezzi di mercato;

p) all'invio, 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 29;

q) all'invio, su richiesta del Concedente e comunque con cadenza trimestrale, anche in via telematica, delle informazioni economiche, finanziarie, tecniche e gestionali sulle attività oggetto della concessione, sui loro costi e ricavi, e sui rapporti di controllo e collegamento del Concessionario medesimo con altri soggetti, nonché sull'esercizio

delle facoltà di cui all'art 29 comma 1. Le informazioni devono essere trasmesse conformemente alle indicazioni e richieste del Concedente medesimo,

r) a certificare il bilancio, anche se società non quotata in borsa, ai sensi dell'art 11, comma 5, L.n.498/92, da scegliere con gara in base alla normativa vigente;

s)mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale, così come previste dal piano economico finanziario nel rispetto delle disposizioni normative in materia;

t)a prevedere nel proprio Statuto la presenza nel Collegio sindacale, e/o comunque nell'organo di controllo societario, di un funzionario del Ministero dell'Economia e Finanze, che ne assume la Presidenza, e uno del Concedente;

u) prevedere 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;

v) farsi prestare dagli aggiudicatari delle gare di progettazione e di esecuzione dei lavori tutte le garanzie e coperture assicurative previste dagli art. 111, 112, e 129 del D. Lgs. 163/2006, con le modalità previste nel Titolo VII del D P.R. 21 dicembre 1999 n. 554, nonché le eventuali ulteriori garanzie sull'esecuzione degli investimenti;

z) accantonare annualmente nel passivo del bilancio, nel fondo rischi ed oneri, gli importi recuperati a fronte della mancata o ritardata realizzazione degli investimenti previsti nel piano economico-finanziario successivi alla entrata in esercizio dell'Autostrada nel rispetto della Delibera Cipe n. 1 del 26.01.2007. Il Concessionario si impegna altresì ad utilizzare le risorse accantonate secondo le indicazioni della citata Delibera Cipe;

z1) ad assicurare in caso di operazioni societarie straordinarie previamente autorizzate dal Concedente, che il costo della provvista finanziaria non sia superiore rispetto a quello del rating posseduto alla data dell'operazione;

z2) a prestare in caso di operazioni societarie straordinarie, preventivamente autorizzate dal Concedente, idonee garanzie ed un costo della provvista finanziaria in grado di garantire la stabilità patrimoniale ed assicurare la completa realizzazione degli investimenti assentiti in concessione e non eseguiti al momento dell'operazione;

z3) ad agire a tutti gli effetti come amministrazione aggiudicatrice negli affidamenti di forniture e servizi di importo superiore alla soglia di rilevanza comunitaria nonché di lavori, ancorché misti con forniture o servizi e, in tale veste, attuare gli affidamenti nel

rispetto del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni,

z4) a sottoporre gli schemi dei bandi di gara delle procedure di aggiudicazione all'approvazione del Concedente;

z5) vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese comunque collegate al Concessionario, che siano realizzatrici della relativa progettazione.

3.3 Il Concessionario provvede a redigere ed a presentare al Concedente il Catasto Stradale Informatizzato (art. 13, comma 6 del Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada") dell'Autostrada entro un anno dall'entrata in esercizio dell'Autostrada anche se per lotti funzionali;

3.4. Per il Servizio di Polizia Stradale sono a carico del Concessionario, ai sensi dell'accordo sottoscritto tra AISCAT ed il Ministero degli Interni, la costruzione e la manutenzione delle casermette, 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, 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, previa corresponsione da parte del subentrante del valore di indennizzo di cui all'articolo 5 comma 2, trasferisce al Concedente, senza pagamento di alcun corrispettivo, tutte le opere di cui al precedente art. 2, le relative pertinenze nonché gli immobili ed opere insistenti sull'area di pertinenza autostradale, ed in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami, ivi comprese le eventuali opere ricevute in gestione dal Concedente, anch'esse in buono stato di conservazione e senza alcun compenso per le migliorie apportate.

3.8. Il Concessionario consentirà 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.

Il Concessionario consente inoltre a soggetti terzi, d'intesa con il Concedente, di installare o fare installare su sede stradale o sulle sue pertinenze e/o su sostegni, manufatti posizionati nelle stesse (portali, cartelli, pali, barriere, ecc.) apparecchiature e/o impianti per la rilevazione, il controllo e la comunicazione sul traffico anche ai fini dell'informazione all'utenza.

3.9. Fatto salvo quanto previsto al successivo art. 11.5 è fatto divieto al Concessionario di cedere le proprie azioni ad altro soggetto, che assume la qualità di socio dominante, ovvero di socio di minoranza con vincolo di blocco alle azioni di straordinaria amministrazione, senza il preventivo assenso del Ministro delle Infrastrutture, sulla base dell'istruttoria compiuta dal Concedente. In ogni caso di trasformazione, fusione e/o scissione, il nuovo soggetto Concessionario deve avere la sede principale nel territorio italiano.

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

3.11. Il Concessionario si impegna a recepire in tariffa le variazioni della componente qualità secondo quanto previsto dalla Delibera CIPE del 26.1.2007.

3.12. Le Parti si danno atto di accettare come vincolante il contenuto dell'Accordo di Programma stipulato in data 19 febbraio 2007 avente ad oggetto norme di coordinamento e di azione dei vari soggetti coinvolti nella realizzazione l'Autostrada Pedemontana, preso atto che il Cronoprogramma ivi allegato verrà aggiornato a seguito della esecutività della presente Convenzione, ed in conformità all'allegato "L". In particolare, si precisa che il Concessionario si obbliga al rispetto dei contenuti dell'art. 6 del predetto Accordo e, ai sensi degli art 12, 14, 15, 16 e 17 a partecipare in modo continuativo ai tavoli territoriali d'ambito e ai tavoli tematici, fornendo collaborazione e supporto tecnico.

4. DURATA DELLA CONCESSIONE

4.1. La scadenza della concessione è fissata al trentesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera Autostrada ed è fissata in via presuntiva al dicembre 2045, secondo quanto previsto dal Piano Finanziario (Allegato E).

4.2 Il Concedente un anno prima della scadenza della durata della concessione effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato complessivo dell'infrastruttura ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in conformità del progetto esecutivo e delle successive concordate modificazioni. La mancata osservanza di tali obblighi determina la decadenza di diritto dalla concessione, con spese a carico del Concessionario, con l'irrogazione della sanzione di cui all'art. 26 2 lett. b) e con il risarcimento dei danni ulteriori.

4.3. Alla scadenza della concessione, i rapporti inerenti all'eventuale successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente sono regolati ai sensi dell'art. 5.

5. RAPPORTI INERENTI L'EVENTUALE SUCCESSIONE TRA IL SUBENTRANTE ED IL CONCESSIONARIO

5.1. Alla scadenza del periodo di durata della concessione, il concessionario resta obbligato a proseguire nella gestione dell'Autostrada e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa, previo pagamento da parte del subentrante dell'indennizzo di cui al successivo comma 2.

5.2. Per le opere della presente convenzione, eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo da parte del subentrante pari al costo storico dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio al 31 dicembre dell'anno precedente a quello in cui termina la concessione, come indicato nel Piano Finanziario allegato alla presente convenzione sub. "E". Nel calcolo di detto indennizzo si terrà conto di eventuali contributi pubblici erogati.

5.3. Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente deve avviare 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.

5.4. Qualora il subentro del nuovo concessionario non si sia perfezionato entro' 24 (ventiquattro) mesi dalla scadenza della presente concessione, a detto subentro provvederà il Concedente, previa corresponsione a favore del Concessionario dell'indennizzo di cui al precedente comma 2.

6. GARANZIE

- 6.1 Il Concessionario costituisce a favore del Concedente, entro 30 (trenta) giorni dalla stipula della presente Convenzione, una garanzia fidejussoria di buona esecuzione della progettazione definitiva di importo pari al 3% sul valore della progettazione definitiva stessa così come risultante dal piano finanziario a prima richiesta rilasciata da primario istituto creditizio o assicurativo. La fideiussione verrà liberata successivamente all'approvazione del Progetto definitivo da parte del Concedente.
- 6.2 Il Concessionario costituirà, alla data di approvazione del progetto definitivo e prima dell'inizio dei lavori, a favore del Concedente una garanzia fidejussoria di buona esecuzione della costruzione e della gestione operativa della concessione, di importo pari al 3% dei costi di costruzione e operativi monetari della gestione (così come risultanti dal piano finanziario come allegato sub. E) a prima richiesta rilasciata da primario istituto creditizio o assicurativo.
- 6.3 Alla garanzia fideiussoria di cui al precedente 6.2 si applica la procedura di svincolo di cui all'art. 113, comma 3 del D Lgs n. 163/2006.
- 6.4 La garanzia fideiussoria di cui al precedente comma 2 è svincolata, per l'ammontare relativo alla costruzione entro trenta giorni dal collaudo dell'opera, mentre per l'ammontare relativo 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 di cui all'art. 10, nonché del potere sanzionatorio di cui al successivo art. 26.

7. CONTRIBUTO PUBBLICO

- 7.1. Il piano economico - finanziario di cui al successivo art. 12 della presente convenzione, include le seguenti le fonti di finanziamento pubblico:
- a) 61,564 milioni di euro a carico della L. 295/1998 e successive Leggi 448 e 449 del 1998 e Legge 388 del 2000;
 - b) 51,45 milioni di euro a carico della L. 388/2000, art. 144, comma 7, lettera b);
 - c) 36,912 milioni di euro rinvenienti dall'art. 1 comma 78 punto e) dalla L. 266/2005 (Legge Finanziaria 2006), come individuate nella Deliberazione CIPE n. 75 del 29 marzo 2006;
 - d) 878,136 milioni di euro rinvenienti dall'art. 1 comma 979 dalla L. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007).

7.2. La parte di prezzo corrispondente alla quota finanziamento di cui al precedente comma 7.1 sarà corrisposta dal Concedente in base a certificati d'acconto rilasciati di volta in volta dal Concessionario alle imprese costruttrici aggiudicatari a seguito di compilazione di regolari stati di avanzamento dei lavori, da effettuare secondo le vigenti norme sui quali è riservata al Concedente ogni facoltà di potere di controllo tecnico, amministrativo e contabile.

7.3. Per tutti gli altri costi di investimento (progettazione, espropri, indennità, forniture, etc) non compresi nei certificati degli stati di avanzamento dei lavori, il Concessionario trasmetterà al Concedente apposita documentazione, firmata dai legali rappresentanti della Società e controfirmata dal Presidente del Collegio Sindacale, da cui risulti, per ogni spesa, l'avvenuto pagamento.

7.4. I singoli certificati e la documentazione, di cui ai precedenti commi, sono inviati al Concedente raggruppati in un unico certificato riepilogativo, sottoscritto dai legali rappresentanti della Società, controfirmato dal Presidente del Collegio Sindacale, da presentarsi ogniqualvolta il Concessionario stesso risulti aver effettivamente pagato almeno la somma di Euro 50.000.000,00 ridotta a Euro 20 000 000,00 per la fase precedente all'avvio dei lavori

7.5 L'erogazione delle precitate somme al Concessionario secondo le modalità previste dai commi precedenti ed entro il limite di importo massimo di cui al precedente comma 1, avviene entro 60 giorni dalla presentazione dei certificati riepilogativi e della documentazione delle spese, nella misura indicata nel piano finanziario allegato alla presente convenzione sub. "E".

7.6. Il Concedente si riserva di effettuare tutte le verifiche che riterrà più opportune, ed il Concessionario si impegna a mettere a disposizione dei funzionari incaricati per la verifica tutti i rendiconti, fatture, ricevute od altri documenti giustificativi dei titoli di spesa.

8. RESPONSABILITÀ VERSO TERZI ED ASSICURAZIONI

8.1. 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 per quanto riguarda i danni che esso dovesse arrecare a terzi in conseguenza dell'esecuzione dei lavori e delle attività connesse, sollevando il Concedente da ogni responsabilità al riguardo. 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.

8.2 Il Concessionario ai sensi della normativa vigente si obbliga a far stipulare a tale scopo alle imprese costruttrici aggiudicatrici, a favore del Concedente una polizza di assicurazione per danni diretti e indiretti, nell'esecuzione dei lavori che avrà validità sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio e dovrà essere consegnata al Concedente almeno 30 giorni prima della data di inizio dei lavori.

8.3 Ai sensi dell'art. 105 del D.P.R. n.° 554/99, il Concessionario si obbliga a farsi rilasciare dalle imprese aggiudicatrici una polizza di responsabilità civile professionale, con specifico riferimento ai lavori da progettare, da rilasciare al Concedente. La polizza decorrerà dalla data di inizio dei lavori ed avrà termine alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio.

9. POTERI DEL CONCEDENTE

9.1. Il Concedente, senza oneri a proprio carico, nell'ambito dei compiti di cui all'art.2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 e del decreto legge n. 262/06 così come modificato dalla legge n. 286/06

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 alle convenzioni di concessione 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 disporre, con oneri a carico del Concessionario, E D P. Audit, per verificare la sicurezza e la certezza dei dati;

b) emana direttive concernenti l'erogazione dei servizi da parte dei concessionari, 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) emana direttive per la costituzione della contabilità analitica ai sensi dell'articolo 2, comma 86, lettere b) e c) del decreto legge n. 262/06 così come modificato dalla legge n. 286/06 e della delibera CIPE n.1 del 26 gennaio 2007, nonché per la separazione contabile e amministrativa e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per funzione svolta, provvedendo quindi al confronto tra essi e i costi analoghi in altri Paesi e assicurando la pubblicizzazione dei dati;

d) emana direttive concernenti l'erogazione dei servizi da parte del concessionario nonché per la separazione contabile e amministrativa, determinando altresì i criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica della concessionaria ai sensi dell'articolo 2, comma 86, lettere b) e c) del decreto legge n. 262/06 così come modificato dalla legge n. 286/06 e della delibera CIPE n.1 del 26 gennaio 2007;

e) irroga, salvo che il fatto costituisca reato, secondo le modalità di cui all'art. 26, 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 propone al Ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione;

f) 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 effettuate da queste, la sussistenza di ipotesi di violazione della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nonché i provvedimenti sanzionatori adottati.

10. DECADENZA DELLA CONCESSIONE

10.1. Oltre ai casi previsti nei precedenti articoli e fermo restando l'applicazione delle sanzioni di cui al successivo art. 26, può essere dichiarata per fatto imputabile al Concessionario la decadenza dalla concessione, fatta salva l'applicazione delle penali e delle sanzioni ove previste agli articoli 26 e 27 nel caso in cui il Concessionario risulti inadempiente:

a) agli obblighi di realizzazione della progettazione definitiva di cui all'art. 3. comma 2 lett. a) trascorsi 4 (quattro) mesi dal termine finale, come risultante dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L" e quindi entro 615 giorni dalla comunicazione del provvedimento interministeriale di cui all'art.3.2 punto a).

a1 i) agli obblighi di realizzazione della progettazione esecutiva di cui all'art. 3 comma 2 lett a) trascorsi 4 (quattro) mesi dal termine finale, come risultante dal

Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L" e quindi decorsi 1500 giorni dalla comunicazione del provvedimento interministeriale di cui all' art. 3 2 punto a);

a1.ii) agli obblighi di realizzazione della progettazione esecutiva - relativa ai primi lotti delle tangenziali di Como e di Varese - di cui all'art. 3. comma 2 lett. a) trascorsi 4 (quattro) mesi dal termine finale, come risultante dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub "L" e quindi decorsi 1065 giorni dalla comunicazione del provvedimento interministeriale di cui all' art 3.2 punto a);

a2) agli obblighi di cui all'art. 3. comma 2, lettere g, h, l, m, n,o, q, r, s, t, u, v, z, z1, z2, z3, z4 e z5);

a3) all'obbligo di iniziare i lavori di ciascun lotto con un ritardo non superiore a 6(sei) mesi rispetto al Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L";

a4) all'obbligo di ultimazione di ciascun lotto dell'Autostrada trascorsi 12 (dodici) mesi dal termine finale, come risultante dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L";

b) agli obblighi di cui all'art. 3 commi 3, 9, 11;

c) agli obblighi di pagamento di cui all'art. 13,

d) all'obbligo di cui all' art. 29 comma 4;

e) all'obbligo di cui all'art. 22, comma 1;

f) agli obblighi di cui all'articolo 30.

10.2 La decadenza della concessione viene altresì dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma, nel caso di:

a) reiterata inadempienza agli obblighi di cui all'articolo 3, comma 2, lett. b, c, d, e, f, i, p.

10.3. Constatato l'inadempimento da parte del Concessionario, per responsabilità del medesimo, agli obblighi di cui al comma precedente, il Concedente diffida il Concessionario ad adempiere entro un termine congruo, comunque non superiore a trenta giorni, che contestualmente gli assegna. Qualora il Concessionario non adempia nel termine intimato e/o il Concedente non condivida le controdeduzioni

ricevute, il Concedente stesso fisserà al Concessionario un secondo termine ultimativo non superiore a 90 (novanta) giorni per adempiere a quanto richiesto, anche attraverso l'esercizio della facoltà di cui al punto 11.5, pena la risoluzione del rapporto.

10.4. L'inottemperanza od il rigetto delle controdeduzioni, decorso infruttuosamente il termine di cui al presente articolo comma 3 su proposta del Concedente, la decadenza della concessione viene dichiarata con decreto del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Il Concessionario, nei suddetti casi, su richiesta del Concedente, resta obbligato a proseguire nei lavori di progettazione e costruzione e nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'Autostrada, fino al trasferimento della gestione stessa ad altro Concessionario, che s'impegna a favorire.

10.5. E' fatto salvo il diritto del Concedente al risarcimento dei danni da parte del Concessionario per qualsiasi inadempimento agli obblighi della presente convenzione.

10.6. E' fatto salvo il diritto del Concessionario di far valere, ove ricorrano i presupposti di legge, l'indebito arricchimento del Concedente.

Sezione II: ECONOMICO - FINANZIARIO - PATRIMONIALE

11. BILANCIO E PARTECIPAZIONI

11.1 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro un mese dalla sua data di approvazione da parte dell'Assemblea, il bilancio di esercizio e, ove applicabile, il bilancio consolidato di gruppo.

11.2 Il Concessionario dichiara di detenere, alla data della stipula della presente convenzione, partecipazioni nelle seguenti Società, nella misura appresso indicata:

- Società di cui all'art. 3 comma 3 n. 1 della Legge 28 aprile 1971 n. 278, così come modificato dall'art. 19 della Legge 136/99: nessuna;

- Società con attività strumentali e/o ausiliarie all'oggetto della concessione: nessuna.

- Società la cui attività non risulta avere alcun rapporto di inerenza con l'oggetto della concessione: nessuna.

11.3 Il Concessionario deve, inoltre, comunicare, alla data di stipula della presente Convenzione, la composizione azionaria, quale risulta dal Libro dei Soci, ed il testo dello Statuto vigente.

11.4 Fatto salvo il disposto degli artt. 3.9 e 11.5, il Concessionario deve comunicare al Concedente, entro due mesi dalla data di assunzione dell'atto, le eventuali variazioni delle partecipazioni rispetto a quanto previsto dal comma 2 e la variazione della composizione azionaria di cui al comma 3. Dette variazioni dovranno avvenire nel rispetto della legislazione vigente. Le eventuali modificazioni dello Statuto, dovranno essere comunicate entro 30 giorni dalla loro attuazione.

11.5 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 all'autorizzazione preventiva del Concedente (che non potrà essere irragionevolmente negata), in relazione alla sussistenza ovvero mantenimento dei requisiti di onorabilità, consistenza e solidità patrimoniale, di professionalità e di affidabilità dei soggetti che per effetto delle predette operazioni detengono il controllo del Concessionario. In ogni caso, trascorsi 60 (sessanta) giorni dall'invio da parte del Concessionario al Concedente della richiesta di autorizzazione all'operazione senza che il Concedente abbia comunicato rilievi, l'autorizzazione dello stesso si intende rilasciata.

11.6 Ai fini del conseguimento della predetta autorizzazione, come di quella prevista al precedente 3.9, il Concessionario comunica al Concedente tutte le informazioni riguardante l'aspirante cessionario della partecipazione, anche al fine di assicurare l'equilibrio della *governance* nell'ambito delle predette trasformazioni.

12. PIANO FINANZIARIO

12.1 Il piano finanziario allegato sub. "E" costituisce parte integrante della presente convenzione, ha ad oggetto la realizzazione dell'Autostrada ed è soggetto ad aggiornamento e revisione ai sensi dell'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262 (convertito dalla n. 286 del 24 novembre 2006 e successive modificazioni) nonché della delibera CIPE 1/07. Tale piano risulta vincolante per la Società Concessionaria fino alla data di scadenza della concessione fissata ai sensi del precedente articolo 4 e meglio indicata nel Cronoprogramma allegato sub. "L".

I presupposti economici e le condizioni di base che determinano l'equilibrio economico finanziario del piano allegato, così come le priorità realizzative, verranno aggiornati a seguito dell'approvazione del progetto definitivo dell'intera autostrada, ovvero del 1° lotto delle Tangenziali di Varese e di Como.

Ai sensi della delibera CIPE n. 1/2007 si intende:

a) per aggiornamento: *“l'aggiornamento del piano economico-finanziario da effettuare alla scadenza di ogni periodo regolatorio mediante la verifica della permanenza e/o delle variazioni verificatesi nel medesimo periodo degli elementi individuati nel piano economico-finanziario medesimo”*;

b) per revisione: *“la modifica della convenzione e del piano economico-finanziario resa necessaria da un nuovo programma di investimenti ovvero da eventi straordinari che determinino un'alterazione del piano economico-finanziario medesimo.”*

12.2 I tempi di realizzazione dell'Autostrada fissati nel piano economico finanziario e nel Cronoprogramma sono vincolanti per il Concessionario. In caso di inosservanza di tali tempi per colpa del Concessionario, si applicano le penali di cui all'articolo 27 e la decadenza di cui all'art. 10

12.3 In sede di aggiornamento del Piano Finanziario si terrà conto degli scostamenti, in aumento o in diminuzione, tra i ribassi delle economie di gara previsti nel medesimo piano economico finanziario ed i ribassi effettivamente conseguiti

12.4 In sede di aggiornamento o di revisione del Piano Finanziario, il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Concedente, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore 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 per la parte dallo stesso sostenuta nel caso in cui il progetto definitivo non venga approvato in sede di Conferenza di Servizi ovvero dal Cipe.

13. CANONE DI CONCESSIONE

13.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato ed al Concedente, ai sensi della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) un canone annuo.

14. CANONE PER ATTIVITA' COLLATERALI

14.1 Il Concedente accorda al Concessionario lo svolgimento di attività collaterali, ivi comprese le attività commerciali e pubblicitarie sui siti demaniali e quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni.

14.2 Per tali attività il Concessionario è tenuto a corrispondere un canone annuo nella misura del 40,00% (quaranta per cento) dei proventi di competenza di ciascun anno.

15. TARIFFE DI PEDAGGIO

15.1 La tariffa media per chilometro, ponderata con i chilometri percorsi dai veicoli appartenenti alle singole classi e tipologie di pedaggio, è calcolata sulla base di quanto stabilito nell'allegato A (Nuova tariffa) e sarà periodicamente adeguata in relazione alla normativa vigente.

15.2 Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa per la tariffa unitaria di competenza, importo a cui si aggiungono le maggiorazioni e le imposte previste dalla normativa vigente.

15.3 A fini commerciali, di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada, ferma restando la tariffa media ponderata per chilometro, è possibile articolare il sistema tariffario introducendo tariffe elementari differenziate, se del caso, secondo il percorso, le caratteristiche della strada, la tipologia dei veicoli, il periodo e le modalità di pagamento. In ogni caso le articolazioni dovranno essere coerenti alla normativa comunitaria applicabile. Il Concedente verifica, sulla base di rilevazioni periodiche, l'invarianza della tariffa media ponderata.

16. FORMULA REVISIONALE DELLA TARIFFA MEDIA PONDERATA

16.1 Sulla base di quanto stabilito nelle delibere CIPE del 24 aprile 1996 ("Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità") e 20 dicembre 1996 ("Direttive per la revisione delle tariffe autostradali") e successive modifiche ed integrazioni adottate dal CIPE con particolare riferimento alla Delibera CIPE n. 1 del 26.01.2007 ("Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale"), la tariffa è adeguata annualmente sulla base della seguente formula tariffaria definita secondo il metodo del price cap:

$$\Delta T = \Delta P - X + K$$

dove

ΔT è la variazione percentuale annuale della tariffa;

ΔP è il tasso d'inflazione programmato di cui all'art. 17;

X è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il successivo periodo di regolamentazione il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione;

K è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione; è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsti fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione; ai maggiori costi ammessi devono essere sottratti gli utilizzi del fondo di bilancio di cui all'art.3 comma 2, lett.z1. Le risorse appostate su tale fondo sono destinate a nuovi investimenti su disposizioni del Concedente. Tali importi, dalla determinazione fino all'effettivo utilizzo, sono rivalutati ad un tasso pari all'Euribor a 12 mesi.

16.2 Alla tariffa così come individuata dal comma 1, si aggiunge o si sottrae una componente relativa al fattore di qualità, secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE n.319 del 20 dicembre 1996 e successive modifiche ed integrazioni, anche ai sensi del comma 3 dell'art.21 della L.47/04.

16.3 Ai fini dei conteggi le componenti della formula revisionale vanno considerate in termini di unità percentuali arrotondate, per eccesso o per difetto, alla frazione centesimale più prossima.

7. TASSO DI INFLAZIONE PROGRAMMATO

17.1 Il tasso di inflazione programmato, di cui alla variabile ΔP della formula revisionale della tariffa media ponderata, prevista dal precedente art. 16 corrisponde a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

17.2 La tariffa media ponderata a valore 2007 di cui all'Allegato A sarà oggetto di adeguamento in relazione alla variazione dell'Indice dei prezzi al consumo per le

famiglie di operai ed impiegati rilevata dall'ISTAT per il periodo intercorrente tra l'anno 2006 e la data di entrata in esercizio dell'Autostrada.

17.3 Per i primi cinque anni dalla data di entrata in esercizio dell'Autostrada o di un suo lotto, in mancanza di variazione delle altre componenti costitutive del meccanismo di revisione della tariffa, quest'ultima si intenderà adeguata annualmente sulla base del solo tasso di inflazione programmata corrispondente a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

18. RECUPERO DEGLI IMPORTI RELATIVI AD INVESTIMENTI NON REALIZZATI

18.1. Successivamente all'entrata in esercizio dell'opera, il recupero dell'importo per impegni di investimenti programmati nei piani finanziari e non realizzati è determinato applicando la metodologia prevista nella delibera CIPE n. 1/07 in ragione del principio di neutralità economica del concessionario, in modo tale che questi non tragga benefici economico-finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti.

18.2. Gli investimenti non realizzati nel periodo precedente possono essere riprogrammati d'intesa tra Concessionario e Concedente e vengono remunerati secondo le modalità stabilite dalla citata delibera CIPE n.1/07.

19. ADEGUAMENTO ANNUALE DELLE TARIFFE

19.1 L'adeguamento tariffario annuale di gestione è determinato secondo le procedure di cui al comma 5, art. 21, del decreto-legge n. 355 del 2003, convertito con modificazioni dalla legge n. 47 del 2004, come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto-legge n. 262 del 2006, convertito con legge n. 286/2006 e s.m.i.

19.2 Detto adeguamento è determinato secondo i criteri previsti dal CIPE, con particolare riferimento alla delibera CIPE 1/2007. Nell'ambito della procedura revisionale di cui al precedente comma 1, il Concedente può contestare.

(A) la correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi, come sopra specificati, con particolare riferimento all'entità degli investimenti effettuati nell'anno precedente ai fini della determinazione definitiva del parametro K da applicare per l'anno seguente;

(B) la sussistenza di gravi inadempienze alle disposizioni della presente convenzione.

193 Nel caso di cui alla lettera A) del comma 2 il Concessionario provvede ad applicare l'aggiornamento sulla base della variazione corretta come da indicazioni del Concedente. Fermo restando detta applicazione, il Concessionario ha facoltà di contestare la variazione indicata dal Concedente

194. Nel caso di cui alla lettera B) del comma 2 il Concedente, perdurando la grave inadempienza degli obblighi del Concessionario, per fatti imputabili a quest'ultimo, dispone la sospensione dell'applicazione della formula revisionale di cui all'art. 15 fino alla rimozione dell'inadempienza stessa e procede ai sensi dell'articolo 10 della presente Convenzione.

19.5 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro trenta giorni dall'avvenuta comunicazione dell'adeguamento tariffario, il prontuario delle tariffe relativo all'anno di richiesta.

Sezione III: TECNICA

20. INDICATORI DI QUALITA'

20 1 L'indicatore di qualità Q è legato allo stato strutturale delle pavimentazioni e all'incidentalità secondo le modalità definite nell'allegato C) nel quale viene indicato anche il metodo di calcolo del parametro β nonché alle modifiche di cui alla L.47/04 e s.m.i.

20 2 Il Concessionario si impegna a trasmettere entro il 30 settembre di ogni anno, le informazioni necessarie ai fini del computo dell'indicatore di qualità, aggiornate al 30 giugno precedente.

21. PROGETTAZIONE

21.1 Il Concessionario presenta, nel rispetto dei tempi previsti nel Cronoprogramma allegato sub. "L" alla presente Convenzione e nel rispetto della normativa vigente, all'esame del Concedente per l'approvazione, il progetto definitivo per le tratte di cui all'art. 2.1.1 e 2.1.2 e il progetto esecutivo per le tratte di cui all'art. 2.1.1. I progetti sono corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente, ivi compresi i benestare, le autorizzazioni ed i nulla-osta prescritti. Il Concedente si riserva di effettuare direttamente le verifiche previste dalla disciplina vigente, con oneri a carico del Concessionario.

- 21.2 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
- 21.3 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.
- 21.4. I progetti sono redatti tenendo conto delle esigenze del traffico, nonché di quelle degli enti interessati agli attraversamenti ed allacciamenti di cui sopra.
- 21.5 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.
- 21.6. 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.
- 21.7. 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
- 21.8 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.
- 21.9. Qualora le richieste di variazione provengano dal Concedente stesso ed il Concessionario richieda ad esso il pagamento anticipato delle maggiori spese di cui ai commi 7 e 8, la corresponsione dei relativi importi avviene sulla base delle stime allegate ai progetti, salvo conguaglio in più od in meno, all'atto della chiusura della contabilità definitiva.
- 21.10. 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.

21.11 I progetti definitivi ed esecutivi, compresi quelli di manutenzione straordinaria, e le eventuali varianti, sono approvati dal Concedente entro *trenta_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 163/2006.

21.12. 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.

22. TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROGETTAZIONI

22.1 Fermi restando i termini di consegna della progettazione definitiva ed esecutiva fissati nel Cronoprogramma (Allegato L), l'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 dell'art. 21, deve essere assolto dal Concessionario almeno un mese prima del mese individuato nel Cronoprogramma Allegato sub. L.

22.2 Su richiesta del Concessionario e per cause ad esso non imputabili, il Concedente può consentire alla proroga dei termini fissati per la presentazione dei progetti.

22.3 In caso di inosservanza per colpa del concessionario di ciascuno dei termini sopra indicati (termini di presentazione del progetto definitivo, termine di presentazione del progetto esecutivo, termine di presentazione dei progetti inerenti gli interventi di manutenzione straordinaria) nei tempi rispettivamente previsti, è pronunciata la decadenza di diritto della concessione, oltre all'applicazione delle penali previste dal successivo art. 27.

23. ESPROPRI

23.1. Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione dell'Autostrada di cui all'art. 2, vengono effettuate a cura e spese del Concessionario. A tal fine, il Concessionario verrà delegato ai sensi della vigente normativa, a compiere tutte le operazioni relative, previste dal DPR 8 giugno 2001, n. 327, ivi comprese quelle sostitutive di acquisto degli immobili stessi privilegiando le acquisizioni in via bonaria.

23.2 Gli immobili espropriati o acquisiti ai sensi del precedente comma e le opere sugli stessi realizzati sono assoggettati ad uso pubblico e disciplinati dalla presente Convenzione.

24. ESECUZIONE DEI LAVORI - VERIFICHE E COLLAUDI

24.1 Le Parti dichiarano che l'inizio dei lavori è convenzionalmente stabilito entro 40 (quaranta) mesi dalla avvenuta comunicazione della sottoscrizione del Decreto Interministeriale di approvazione dello schema di Convenzione da parte del Ministro delle Infrastrutture e del Ministro dell'Economia e delle Finanze, salvo quanto stabilito all'art. 3.2 lettera a) per i primi due lotti delle Tangenziali di Varese e Como per cui i lavori devono iniziare entro 32 (trentadue) mesi dalla predetta comunicazione, così come stabilito dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L",.

24.2 Al completamento dei lavori relativi agli interventi di cui all'art. 2, su richiesta del Concessionario si procede, da parte di funzionari espressamente delegati dal Concedente, alla visita di ricognizione ai fini della sicurezza e della circolazione Di tanto è steso regolare verbale.

24.3 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 di ciascuna autostrada o dei lotti funzionali di essa.

24.4 Il collaudo tecnico, amministrativo e statico, 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.

25. VIGILANZA DEL CONCEDENTE

25.1 Il Concedente vigila affinché, i lavori di realizzazione dell'Autostrada 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.

25.2 Il Concedente, qualora constati che i lavori sono eseguiti in difformità da quanto stabilito dal comma 1, comunica al Concessionario gli adempimenti conseguenti.

25.3 Il Concedente in ordine ai programmi manutentori, di cui all'art. 3 comma 2, lettera 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.

25.4 Il Concedente, ai fini della verifica di quanto previsto all'art. 3, provvede al controllo dell'attuazione del piano finanziario da parte del Concessionario, potendo,

a tal fine, consultare la documentazione contabile nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali, con particolare riguardo alla contabilità analitica, che il concessionario è tenuto a fornire

26. ACCERTAMENTO DELLA VIOLAZIONE E SANZIONE

26.1 Fatta salva la pronuncia di decadenza di diritto dalla concessione prevista dai precedenti articoli, in caso di violazione, di inosservanza o di omissione, anche parziale, da parte del concessionario e per fatto ad esso imputabile, degli obblighi derivanti dalla legge e dalle disposizioni della presente convenzione, trova applicazione il sistema di sanzioni la cui entità è regolata e commisurata alla natura ed alla rilevanza dell'inadempimento. La procedura sanzionatoria è regolata dalla legge n. 689 del 24 novembre 1981, fatto salvo quanto previsto dall'art. 2, comma 86, lett. d), del decreto-legge n. 262 del 2006, convertito con modificazioni dalla legge n. 286 del 2006, e s.m.i.

26.2 Il sistema sanzionatorio è regolato da apposito disciplinare redatto dal Concedente e che sarà oggetto di concordamento tra le parti, sulla base dei principi e delle modalità previste nella presente Convenzione. Il disciplinare prevederà ipotesi di decadenza dalla concessione in caso di reiterazione degli inadempimenti oggetto di sanzione.

In ogni caso sono previste sanzioni connesse all'inosservanza delle seguenti clausole convenzionali:

- a) art. 3, comma 2, 3, 4, 6,7;
- b) art. 4, comma 2;
- c) art. 8;
- d) art. 11, commi 1, 3, 4, 5, 6;
- e) art. 13;
- f) art. 14;
- g) art. 18, comma 1;
- h) art. 19, commi 1 e 2;
- i) art. 25, commi 3 e 4;
- l) art. 29, commi 2 e 4;

m) art. 30, commi 1 e 2;

n) art. 31, commi 1, 2, 4 e 5;

o) art. 32.

26 3 La sanzione di cui al comma 2, per ogni specie di violazione, è determinata, in linea generale ed astratta, con provvedimento della Concedente, per ogni singola fattispecie che possa comportare violazione, anche parziale, delle disposizioni di cui al medesimo comma 2.

27. PENALITA' SULLA ESECUZIONE DEI LAVORI

27.1. Il Concedente può applicare al concessionario, ai sensi del presente articolo, penalità per la mancata, omessa, difforme o ritardata esecuzione degli interventi, per responsabilità del concessionario stesso, di cui alla convenzione stessa come di seguito specificate.

27.2. Per ogni giorno di ritardo nella presentazione del progetto definitivo rispetto a quanto previsto al precedente articolo 21, comma 1 e dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub "L", ossia decorsi 495 giorni dalla avvenuta comunicazione da parte del Concedente del provvedimento interministeriale di cui all'art. 3.2 lettera a), il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 20.000,00 (ventimila). Nel caso di ritardo superiore a 4 (quattro) mesi si applica quanto previsto all'art. 10.

27.3.1 Per ogni giorno di ritardo nella presentazione del progetto esecutivo rispetto a quanto previsto al precedente articolo 21, comma 1 e dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L", ossia decorsi 1380 giorni dalla avvenuta comunicazione da parte del Concedente del provvedimento interministeriale di cui all'art. 3.2 lettera a), il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 40.000,00 (quarantamila). Nel caso di ritardo superiore a 4 (quattro) mesi si applica quanto previsto all'art. 10.

27.3.2 Per ogni giorno di ritardo nella presentazione del progetto esecutivo - relativo ai primi lotti delle tangenziali di Como e di Varese - rispetto a quanto previsto al precedente articolo 21, comma 1 e dal Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L", ossia decorsi 945 giorni dalla avvenuta comunicazione da parte del Concedente del provvedimento interministeriale di cui all'art. 3.2 lettera a), il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 40.000,00

(quarantamila). Nel caso di ritardo superiore a 4 (quattro) mesi si applica quanto previsto all'art. 10.

27.4 Per ogni settimana di ritardo nell'avvio dei lavori di ciascun lotto rispetto a quanto indicato nel Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione sub. "L", il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 100.000,00 (centomila). Nel caso di ritardo superiore a 6 (sei) mesi si applica quanto previsto all'art 10

27.5 In caso di mancato rispetto del termine di ultimazione dei lavori di ciascun lotto rispetto al termine risultante dal Cronoprogramma allegato alla presente convenzione sub. "L" il Concedente applicherà al Concessionario una penalità pari a 340.000,00 (trecentoquarantamila), per ogni mese aggiuntivo a quello predefinito. Nel caso di ritardo superiore a 12 (dodici) mesi si applica quanto previsto all'art. 10.

27.6 Le penalità di cui ai precedenti commi 2, 3, 4 e 5 andranno conteggiate in sede di aggiornamento del piano economico finanziario mediante deduzione dai costi ammessi ai sensi della Delibera Cipe n.1/2007. I ritardi accumulati e l'ammontare complessivo della penali viene misurato dal Concedente sulla base del Cronoprogramma.

27.7 In caso di parziale e/o difforme-esecuzione di ogni intervento previsto in convenzione, per causa o fatto imputabile al concessionario, comporta a carico di quest'ultimo una penalità da corrispondere al Concedente, pari al 25% del valore di ciascun intervento, accertato al momento dell'inadempimento. Le penali di cui al presente comma non troveranno applicazione nell'ipotesi in cui il Concessionario provveda, a proprio spese, a porre rimedio all'inadempimento secondo le modalità ed i tempi fissati dal Concedente. In caso di mancata esecuzione di ogni singolo intervento previsto in convenzione, si provvede ai sensi dell'art. 10, salvo quanto previsto dall'art. 1455 del Codice Civile. Per intervento s'intende ogni singola realizzazione o parte delle opere che andranno a comporre l'Autostrada, delle opere connesse, delle aree di servizio e delle opere di mitigazione ambientale.

27.8 Nel caso in cui il Concedente ritenga che sia verificato un inadempimento afferente la gestione del servizio autostradale, il Concedente medesimo provvede entro il termine di venti giorni dal verificarsi dell'inadempimento stesso a contestare, a mezzo di atto scritto, il relativo addebito e fisserà un congruo termine, comunque non inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà

adempiere o provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia adempiuto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state accettate dal Concedente, lo stesso potrà concedere un ulteriore termine per adempiere, decorso inutilmente il quale, il medesimo Concedente potrà applicare una penale compresa tra Euro 20.000,00 (ventimila) ed Euro 2.000.000,00 (due milioni) in relazione alla gravità dell'inadempimento.

27.9 Fatto salvo quanto previsto al precedente 27.5, nel caso in cui si verificano ritardi nell'apertura di ciascun lotto così come previsto nel Cronoprogramma allegato alla presente convenzione sub. "L", salvo che per causa non imputabile al Concessionario o per fatto del terzo, il Concedente ha la facoltà di applicare una penalità al Concessionario pari a Euro 100 000,00 (centomila) per ogni settimana di ritardo.

27.10 Le penalità di cui ai precedenti commi 7, 8 e 9 dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente. L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente vincolato da destinarsi a servizio del piano economico finanziario.

27.11 L'applicazione di n. 15 (quindici) penalità di cui al precedente comma 8 nella misura massima prevista nel corso della durata della Convenzione ovvero di reiterato ritardo nella corresponsione delle penalità applicate superiore a 20 (venti) giorni costituisce motivo di decadenza ai sensi dell'art.10 della Convenzione stessa.

27.12 La misura, i tempi e i modi per l'applicazione delle penalità, dalla presente convenzione non espressamente previsti, sono regolati da successivo regolamento disciplinare di cui al precedente art. 26 comma 2.

27.13 In ogni caso, è fatta salva la pronuncia di decadenza di diritto dalla concessione prevista dalla presente convenzione.

27.14 Le penali di cui al presente articolo trovano applicazione cumulativamente. In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento dei maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento/violazione dei propri obblighi sanzionati nel presente articolo.

28. RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE E REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE

28.1 Qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al Concessionario:

- (A) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera 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;
- (C) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10% delle opere ancora da eseguire ovvero della parte di servizio ancora da gestire valutata sulla base del Piano economico Finanziario.

28.2 Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento dei detti crediti.

28.3 L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

Sezione IV – Gestione – Controllo

29. FACOLTA' DEL CONCESSIONARIO

29.1 Al Concessionario spettano le seguenti facoltà:

(A1) di riscuotere i pedaggi di cui agli articoli 14 e 15, fermo restando il disposto di cui all'art. 5;

(A) di accordare, a titolo oneroso sulla base di procedura ad evidenza pubblica, le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede dell'Autostrada e relative pertinenze, con riferimento alle aree di nuova realizzazione e di introitarne i proventi. Le concessioni in questione dovranno essere trasmesse al Concedente per l'autorizzazione, che si intende rilasciata qualora, entro sessanta giorni, non venga negata;

(B) di porre in essere attività di pubblicità nel rispetto della normativa vigente,

(C) di prestare, esclusivamente a favore degli Enti finanziatori e previa autorizzazione del Concedente, le garanzie necessarie all'operazione, quali, a titolo esemplificativo, il pegno di azioni, l'ipoteca, i privilegi e/o il pegno e/o la cessione in garanzia dei crediti, il pegno sui conti correnti. L'autorizzazione del Concedente dovrà essere comunicata al Concessionario entro 20 (venti) giorni dal ricevimento della relativa richiesta e non potrà essere irragionevolmente negata.

29.2 L'esercizio delle facoltà di cui alle precedenti lettere A, B, C, che interessano la sede dell'Autostrada e sue pertinenze, non può creare impegni, da parte del Concessionario verso terzi di durata superiore al periodo residuo di concessione dell'esercizio autostradale, salva specifica autorizzazione del Concedente.

29.3 L'esercizio delle facoltà di cui al comma 1 non può in alcun caso arrecare modificazioni alla esecuzione della presente convenzione, tutte le opere che, per l'esercizio delle concessioni di cui al comma 1, vengono costruite da terzi, su aree costituenti pertinenza dell'Autostrada, sono trasferite, in buono stato di conservazione, in proprietà al Concedente, allo scadere della concessione; gli atti del Concessionario, con i quali sono accordate ai terzi le concessioni di cui alla lettera b) del comma 1, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente, fatto salvo quanto disposto dal comma 2 del presente articolo.

29.4 Spetta al Concessionario, con oneri a proprio carico, 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 di cui all'art. 2; dai soggetti di cui al comma 1, lett. A); da coloro che erogano le attività strumentali e ausiliarie di cui all'art. 3 comma 2, lettera f).

30 ESENZIONI ED AGEVOLAZIONI

30.1. 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.

30.2. 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.

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

30.4 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.

31 REGIME DEI LAVORI E DELLE FORNITURE DI BENI E DI SERVIZI

31.1 Il Concessionario è tenuto, per l'affidamento di lavori, forniture e servizi, ivi incluso il soccorso stradale, all'osservanza della normativa nazionale e comunitaria vigente, in conformità a quanto previsto al precedente art. 3 comma 2 z3)- In particolare il Concessionario è tenuto al rispetto dell'art.2, comma 85 lett. c), del D.L. n. 262/2006, convertito con modificazioni con legge n° 286 del 24 novembre 2006.

31.2. Il Concessionario trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione.

31.3. La nomina delle Commissioni esaminatrici viene effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art.11, comma 5, lett.f, della legge 23 dicembre 1992, n.498, come modificato dall'art.2, comma 85, del decreto legge n.262/06 convertito con modificazioni nella legge n.286 del 24.11.2006 e s.m.i .

31.4. Le riserve relative a lavori da realizzare da parte del Concessionario saranno considerate parte dell'investimento complessivo per gli importi effettivamente liquidati dal Concessionario all'impresa appaltatrice, o fornitrici solo se non imputabili a colpa del Concessionario stesso.

31.5 Il Concessionario è tenuto ad istituire, con onere a suo carico, il servizio di informazione radio agli automobilisti ed 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 caratterizzate da elementi oggettivi e non discriminatori. Il Concessionario trasmette

al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione.

31.6 Il Concedente predispone le procedure di standardizzazione dei bandi di gara per l'aggiudicazione degli appalti.

32. CARTA DEI SERVIZI

32.1 Il Concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione della carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2 del D.Lgs 12 maggio 1995 e della Legge 14 novembre 1995, n. 481.

Sezione V – Disposizioni finali

33. DOMICILIO

33.1 Agli effetti della presente convenzione, il Concessionario elegge domicilio in [*].

34. FORO COMPETENTE

34.1 Per tutte le controversie che insorgono fra le parti sull'interpretazione ed applicazione della presente convenzione il foro competente è il Tribunale di Milano.

35. CONDIZIONE SOSPENSIVA

35.1 L'efficacia della presente convenzione è subordinata all'emanazione del decreto di approvazione ai sensi di legge.

35.2 Il Concessionario rinuncia a vantare qualunque pretesa, interesse ovvero diritto nei confronti del Concedente, dipendenti dall'oggetto della convenzione stessa, nella more di suddetta approvazione o nel caso in cui la stessa non si perfezioni.

36. RICHIAMO ALLE NORME LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI

36.1 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. 163/06, e nei regolamenti esecutivi ed attuativi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi compresa la direttiva di cui alla Delibera CIPE n.1 del 26.1.2007.

37. SPESE DI CONTRATTO E TRATTAMENTO FISCALE

37.1 La presente convenzione è soggetta a registrazione. Tutte le spese dipendenti dalla stipulazione della presente convenzione, nessuna esclusa né eccettuata, sono a carico del Concessionario. Ai fini fiscali, si dichiara che i corrispettivi di cui al

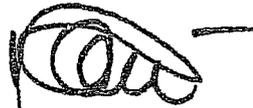
presente contratto sono soggetti all'imposta sul valore aggiunto e pertanto, ai sensi del D.P.R. n. 131/86, tale contratto sarà assoggettato al pagamento dell'imposta .

La presente convenzione consta di n. 37 facciate dattiloscritte compresa la presente pagina scritta su 3 righe e contiene n. 12 allegati.

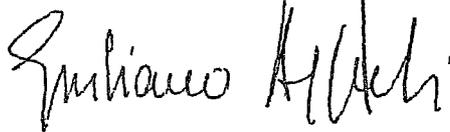
Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concedente

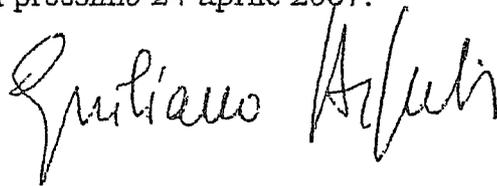
Concessioni Autostradali Lombarde s.p a.



Concessionario



Società Pedemontana Lombarda s.p.a., salva l'approvazione dell'assemblea dei soci già convocata per il prossimo 24 aprile 2007.



Tra le parti sottoscritte

Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (di seguito anche C.A.L) con sede legale in Milano, via Filzi 22, capitale sociale 4 000 000,00, partita iva e numero iscrizione registro imprese di Milano n. 05645680967, in persona del Presidente del Consiglio di Amministrazione arch. Mauro Coletta munito dei necessari poteri in forza di delibera del consiglio di Amministrazione in data 19 aprile 2007 denominata in seguito per brevità anche "Concedente"

e

Società Pedemontana Lombarda Spa, con sede legale in Milano via Giosuè Carducci n. 36, capitale sociale 17.000.000,00, numero iscrizione registro imprese di Milano 264907, partita iva 08558150150, in persona dell'Amministratore Delegato ing. Giuliano Asperti munito dei necessari poteri in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione del 13 aprile 2007, in seguito denominata per brevità anche "Concessionaria",

premesse che

tra le parti è stato sottoscritto in data odierna lo schema di convenzione unica, che si richiama, ai sensi dell'articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo e delle opere connesse.

Le parti si impegnano entro 30 giorni dalla sottoscrizione del predetto schema di Convenzione a valutare la possibilità di concordare ulteriori restrizioni dei tempi di realizzazione dell'Autostrada o di lotti funzionali della stessa e dei tempi delle fasi procedurali, in coerenza con le procedure di affidamento dei lavori.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a.

Concessionario



Società Pedemontana Lombarda s.p.a., salva l'approvazione dell'assemblea dei soci già convocata per il prossimo 24 aprile 2007.

Milano, 20 aprile 2007



**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE - COMO - VARESE - 1
DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE**

CONVENZIONE UNICA

ALLEGATO A

TARIFFE DI PEDAGGIO

Le tariffe sono a valore 2007 ed al netto dell'adeguamento all'inflazione di cui all'art 17 della Convenzione

Tariffe riscosse direttamente dalla Società Autostrada Pedemontana Lombarda

Tariffe tratte A B C D

Valori in Euro

	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti			Tariffa media al Km leggeri	Tariffa media al Km pesanti	
	A	B	3	4			5
Quota % leggeri - pesanti	100%	45%	7%	8%	40%		
Tariffa netta alla Società	0,12000	0,08550	0,01330	0,01520	0,07600	0,12000	0,19000
Sovrapprezzo Anas (Finanziaria 2007)	0,00200	0,00200	0,00600	0,00600	0,00600	0,00200	0,00420
IVA 20%	0,02440	0,01750	0,00386	0,00424	0,01640	0,02440	0,01504
Tariffa lorda all'utente	0,14640	0,10500	0,02316	0,02544	0,09840	0,14640	0,20924

Ricarichi tariffari a forfait sulla rete autostradale limitrofa alle Tangenziali di Varese e di Como

Tariffa netta alla Società

Barriera di Como Grandate -Autostrade- (per la Tangenziale di Como Primo Lotto)

Valori in Euro

Veicoli leggeri	0,40
Veicoli pesanti	0,65

Barriera di Gallarate Nord -Autostrade- (per la Tangenziale di Varese Primo Lotto)

Anno 2010 - Valori in Euro

Veicoli leggeri	0,55
Veicoli pesanti	0,90

**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE - COMO - VARESE - VALICO
DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE**

CONVENZIONE UNICA

ALLEGATO A

TARIFFE DI PEDAGGIO

Le tariffe sono a valore 2007 ed al netto dell'adeguamento all'inflazione di cui all'art. 17 della Convenzione

Tariffe riscosse direttamente dalla Società Autostrada Pedemontana Lombarda

Tariffe tratte A B C D

Valori in Euro

	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti				Tariffa media al Km leggeri	Tariffa media al Km pesanti
	A	B	3	4	5		
Quota % leggeri - pesanti	100%	45%	7%	8%	40%		
Tariffa netta alla Società	0,12000	0,08550	0,01330	0,01520	0,07600	0,12000	0,19000
Sovrapprezzo Anas (Finanziaria 2007)	0,00200	0,00200	0,00600	0,00600	0,00600	0,00200	0,00420
IVA 20%	0,02440	0,01750	0,00386	0,00424	0,01640	0,02440	0,01504
Tariffa lorda all'utente	0,14640	0,10500	0,02316	0,02544	0,09840	0,14640	0,20924

Ricarichi tariffari a forfait sulla rete autostradale limitrofa alle Tangenziali di Varese e di Como

Tariffa netta alla Società

Barriera di Como Grandate -Autostrade- (per la Tangenziale di Como Primo Lotto)

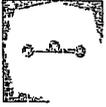
Valori in Euro

Veicoli leggeri	0,40
Veicoli pesanti	0,65

Barriera di Gallarate Nord -Autostrade- (per la Tangenziale di Varese Primo Lotto)

Anno 2010 - Valori in Euro

Veicoli leggeri	0,55
Veicoli pesanti	0,90



SOCIETÀ DI PROGETTO
BREBENI SPA

Spett.le
C.A.L. S.p.A.
Via Copernico, n 38
20125 Milano

Ns. rif.to Prot. 035SdP-MAR07-PR-pm

Brescia, li 26 marzo 2007

Con la presente si trasmette lo schema di convenzione unica concordata con codesta C.A.L. S.p.A., unitamente ai relativi allegati, siglata per accettazione dalla Scrivente, la cui sottoscrizione avverrà in esito alla procedura di cui all'art. 2, comma 84 del D.L. 262/2006, convertito in legge con L. 286/2006 e ss.mm ii.

Il Presidente
Dott. Francesco Bettomi

La presente viene sottoscritta per accettazione da C.A.L. S.p.A., la quale provvede – a sua volta – alla sigla per accettazione dello schema di convenzione unica e dei relativi allegati, la cui sottoscrizione avverrà in esito alla procedura di cui all'art. 2, comma 84 del D.L. 262/2006, convertito in legge con L. 286/2006 e ss mm ii.

Il Presidente
Arch. Mauro Coletta

C.A.L. S.p.A.

Convenzione unica - ai sensi dell'articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i -per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano

TRA

C.A.L. S.p.A., con sede legale in Milano, Via Filzi 22, denominata in seguito per brevità 'Concedente'

E

Società di Progetto Brebemi S.p.A., con sede legale in Brescia, Via Somalia 2/4, subentrata all'ATI Brebemi S.p.A. ed altri ai sensi dell'articolo 37-*quiquestes* della L. 109 del 1994 nella convenzione 24 Luglio 2003, originariamente stipulata con ANAS S.p.A. denominato in seguito per brevità "Concessionario"

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno . . . , addì . . . del mese di . . . in ...

SONO PRESENTI

DA UN PARTE

l'Arch. Mauro COLETTA, nato a Segni (Roma) il 18.2.1956, nella sua qualità di Presidente di C.A.L. S.p.A., con sede in Milano, Via Filzi 22, capitale sociale Euro 4.000.000,00 interamente versato, R.E.A. 1837186, iscritta nel Registro delle Imprese di Milano, C.F. e P.IVA 05645680967, munito degli occorrenti poteri in forza di ..;

E DALL'ALTRA

il Dott. Francesco BETTONI, nato a Visano (BS) il 23 agosto 1948, in qualità di Presidente della Società di Progetto Brebemi S.p.A., con sede legale e amministrativa in Brescia, via Somalia, n. 2/4, Capitale sociale di Euro . . . interamente sottoscritto alla data odierna, iscritta al Registro delle Imprese di Brescia, R.E.A. 455412, C.F. e P.IVA 02508160989, munito degli occorrenti poteri in forza di . . . ;

Le parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue

PREMESSO

- (A) che l'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta in data 03 marzo 1999 tra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione Lombardia e pubblicata dalla Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 1999 individua tra gli obiettivi prioritari la "*riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità e integrazione della rete con le altre modalità di trasporto*";
- (B) che il collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano (di seguito il "Collegamento autostradale") è stato inserito nel Nuovo Documento di Programmazione economico-finanziaria 2000-2002 della Giunta Regionale della Lombardia, nonché nell'Accordo di Programma Quadro "*Riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia*" sottoscritto il 3 aprile 2000 dal Governo della Repubblica e dalla Regione Lombardia,

- (C) che l'opera inoltre è inserita nel "*Quadro strategico delle infrastrutture per la mobilità in Lombardia*", documento presentato dall'Unione delle Province Lombarde il 9 ottobre 1997,
- (D) che la legge 24 novembre 2000, n. 340 prevede all'art. 21, comma 2 che "*con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, è consentita la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali a condizione che siano inserite nelle scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti e nel programma triennale di cui all'articolo 3, comma 2, del Decreto Legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 Sono fatte salve le vigenti procedure rispetto alla conformità urbanistica e alla valutazione di impatto ambientale*".
- (E) che con D P C.M. 02 marzo 2001 è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica,
- (F) che con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 23 marzo 2001, n. 411/UT/IV, è stato adottato il Programma Triennale dell'A.N.A.S. di cui all'art 3, comma 2, del Decreto Legislativo 26 febbraio 1994, n. 143,
- (G) che nel piano Generale dei Trasporti e nel Programma Triennale A.N.A.S. il nuovo collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano viene individuato, per quanto riguarda il miglioramento di punti nodali dell'assetto autostradale, tra quelli che rivestono carattere di urgenza e di priorità stabilendo, altresì, che l'intervento venga effettuato ricorrendo, per quanto riguarda il finanziamento dell'opera, alla finanza di progetto,
- (H) che in attuazione dell'art. 21, comma 2 della Legge n. 340/2000 è stato emanato in data 23 maggio 2001 il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri con il quale è stata autorizzata la realizzazione del collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano;
- (I) che l'ANAS con avviso del 21 giugno 2001 ha invitato i soggetti interessati alla realizzazione dell'opera di collegamento autostradale Brescia - Bergamo - Milano tramite project-financing, a presentare proposta ai sensi dell'art. 37 bis della Legge 11 febbraio 1994 e s.m. ,
- (J) che la Brebemi S.p.A. di Bergamo in data 28 giugno 2001 ha presentato la proposta di costruzione del Raccordo autostradale diretto Brescia - Milano in qualità di promotore ai sensi dell'art. 37-bis della Legge 11 febbraio 1994 n. 109 e s. m. ;
- (K) che il progetto preliminare ed il correlato piano economico- finanziario presentati dalla Brebemi S.p.A. sono stati approvati ai sensi e nei termini di cui all'art. 37-ter della Legge 11 febbraio 1994 n. 109 e s. m.,
- (L) che con la Legge 21 dicembre 2001 n. 443 pubblicata in G.U. n. 299 del 27 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) il Governo è stato delegato ad emanare provvedimenti in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilascio delle attività produttive,
- (M) che la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 annovera il collegamento autostradale Milano - Brescia tra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale,
- (N) che in attuazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 è stato emanato il Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190,

- (O) che, a seguito di apposita procedura di gara (i cui atti e la documentazione presentata in tale sede dall'aggiudicatario si abbiano per materialmente richiamati e trascritti, salvo quanto diversamente stabilito dalla presente convenzione) con disposizione del 10 giugno 2003 n. 100 l'ATI Brebemi S.p.A. ed Altri mandataria Brebemi S.p.A. è stata dichiarata aggiudicataria della concessione, ai sensi dell'art. 21, comma 2, lettera b) ed art. 37 e seguenti della legge 109/94 e s.m., della progettazione definitiva, esecutiva della costruzione e della gestione del collegamento autostradale di concessione tra le città di Brescia e di Milano;
- (P) che l'aggiudicazione ATI Brebemi S.p.A. ed Altri mandataria Brebemi S.p.A. a garanzia delle obbligazioni assunte, ha rilasciato fidejussione a titolo di cauzione definitiva, come da atto garanzia n. 1/07, prot. NDG 10078119 del 18 luglio 2003 rilasciata da Banca Intesa S.p.A.;
- (Q) che a seguito di tale aggiudicazione, in data 24 luglio 2003, è stata stipulata la relativa convenzione di concessione ai sensi dell'art. 19 della legge 11 febbraio 1994 n. 109 e ss.mm.u. per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano,
- (R) che la "Società di Progetto Brebemi S.p.A.", costituita in data 10 marzo 2004 per atto notaio, Cherubini di Brescia è subentrata - ai sensi dell'art. 3, lett. p) della Convenzione del 24 Luglio 2003 e dell'art. 37-quinquies L. 109/94 e ss.mm.u. - all'ATI Brebemi S.p.A. ed altri nel rapporto di Concessione assumendo tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla convenzione medesima;
- (S) che, in esito alla procedura prevista dal D.Lgs. 190/2002 relativamente all'approvazione del progetto preliminare, con delibera n. 93 in data 29 luglio 2005, pubblicata sulla G.U.R.I. n. 263 l'11.11.2005, il CIPE ha approvato - ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del D.Lgs. 190/02 e dell'art. 10 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i. - il progetto preliminare del Collegamento autostradale con le prescrizioni da recepire in sede di redazione del progetto definitivo e ha fissato il limite di spesa dell'intervento in 1.580 Meuro, tenuto conto dei maggiori oneri connessi all'affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, alle richieste/prescrizioni della Commissione Speciale Via e della Regione Lombardia nonché dei maggiori derivanti dall'aggiornamento normativo e dai costi dei materiali di costruzione,
- (T) che, al punto 2 della medesima deliberazione, il CIPE ha disposto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Regione Lombardia, sottoponesse al Comitato stesso una relazione istruttoria che, nell'ambito del limite di spesa stimato in Meuro 1.580, esponesse dettagliatamente le categorie dei sovraccosti, precisando in particolare la recepitività delle richieste avanzate in sede istruttoria dai vari soggetti istituzionali e dalla concessionaria, la differibilità di alcuni interventi e di alcune delle misure proposte, le opere relative alla risoluzione delle interferenze con la linea ferroviaria AV/AC (di seguito le "Opere integrate") da considerare ricomprese nel progetto della medesima;
- (U) che nella successiva riunione del 2 dicembre 2005, il CIPE (i) ha preso atto dell'istruttoria compiuta dal Ministero delle Infrastrutture di cui alla precedente premessa e della deliberazione del Consiglio di Amministrazione di ANAS in data 17 novembre 2005, e conseguentemente (ii) ha confermato in 1.580 MEuro il limite di spesa, demandando ad ANAS la redazione di un piano economico finanziario contenente le misure atte a fronteggiare il maggior costo dell'intervento,

- (V) che relativamente alle Opere integrate, a seguito dell'istruttoria del Ministero delle infrastrutture, l'importo totale di dette opere, determinato in 350 MEuro, è stato ripartito in misura paritaria 50% a carico del concessionario e 50% a carico di RFI S.p.A.;
- (W) che, successivamente, a seguito di comune confronto, il Concedente ed il Concessionario sono addivenuti alla definizione di una soluzione tecnico finanziaria, la quale, relativamente al costo del Collegamento autostradale - pari a 1.511 Meuro (rientrante nel limite di spesa di 1.580 Meuro di cui alla richiamata delibera CIPE del 2 dicembre 2005) oltre ad Euro 175M pari al 50% degli oneri per la realizzazione delle Opere integrate a carico RFI - prevede il riequilibrio del piano economico finanziario del Concessionario sulla base dei seguenti elementi: i) incremento delle tariffe di pedaggio fino al 60% di quelle di gara, (ii) l'ammortamento parziale e il valore di subentro (come definito all'articolo 5) a favore del Concessionario alla scadenza della concessione da parte del subentrante, (iii) l'adeguamento dei tempi per la progettazione e la costruzione del collegamento autostradale, (iv) il pagamento da parte di RFI del 50% dei costi per la realizzazione delle Opere Integrate;
- (X) che gli importi dei lavori complementari conseguenti alle prescrizioni intervenute, ed approvate dal CIPE nella richiamata Delibera 93/2005, risultano contenuti nei limiti di cui all'articolo 147 del D Lgs. 163 del 2006 e, ai sensi del medesimo articolo, possono essere affidati al Concessionario ai sensi ed alle condizioni fissate nella presente convenzione,
- (Y) che in data 3 ottobre 2006 è entrato in vigore il D L. 262/2006, convertito - con modificazioni - nella Legge 24 novembre 2006 n. 286 (GU n. 277 del 28 novembre 2006), modificata dall'Art. 18, comma 584-bis della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), che ha introdotto una nuova disciplina per quanto riguarda il settore delle concessioni autostradali,
- (Z) che, stante quanto sopra, si rende necessario procedere all'aggiornamento e/o adeguamento del Piano economico finanziario e dell'elenco di opere e lavori, tenuto anche conto delle sopravvenute prescrizioni di cui al Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006, così come convertito dalla legge n. 286 del 24 novembre 2006, e modificato dalla legge n. 296 del 27 dicembre 2006;
- (AA) che in data 26 gennaio 2007 il Cipe ha approvato, in attuazione della predetta disciplina normativa, la direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale ai sensi e per gli effetti di cui alla precitata Legge 286/2006,
- (BB) che è in corso di sottoscrizione un Accordo di Programma, ai sensi dell'articolo 34 del D Lgs. 267/2000 e dell'art. 6 della L.R. Lombardia 2/2003, avente l'obiettivo di definire i soggetti interessati alla realizzazione del Collegamento autostradale, regolamentarne le azioni, le modalità ed i tempi, anche attraverso il coordinamento delle attività dei singoli soggetti coinvolti. In particolare, detto Accordo si pone l'obiettivo di agevolare le modalità di azione dei predetti singoli soggetti coinvolti definendo contestualmente forme di coordinamento per affrontare specifici temi,
- (CC) in esito alla procedura di cui al D L. 262/2006 (convertito con Legge 286/2006 e smi), il CIPE ha approvato in data lo schema di convenzione unica con il relativo piano economico finanziario della concessione, atto a fronteggiare il maggior costo dell'intervento secondo le modalità di cui alla precedente premessa (W), e che successivamente detto schema ha acquisito altresì, nelle forme di legge, il parere favorevole delle competenti commissioni parlamentari. Il costo del progetto del Collegamento autostradale, come fissato in detta deliberazione del CIPE, ammonta a . . .

(DD) che, relativamente alle Opere integrate

- a) il Ministero delle Infrastrutture con nota del ha assicurato la copertura finanziaria delle Opere integrate relativamente all'importo a carico della medesima RFI, tenendo altresì conto delle successive risultanze del progetto definitivo,
- b) i rapporti tra il Concedente, RFI S p A ed il Concessionario verranno disciplinati in un apposito atto da sottoscrivere entro la data prevista per la consegna del progetto definitivo del Collegamento autostradale Detto atto definirà, tra l'altro, le attività di ciascuna parte, le modalità di erogazione degli importi a carico di RFI S p A. (come individuati nell'atto di cui alla precedente lettera a) che saranno corrisposti sulla base dell'effettivo avanzamento lavori, il riparto e le modalità di esecuzione e gestione di dette Opere integrate da parte del Concessionario,

(EE) che in data 19 febbraio 2007 , ai sensi di quanto disposto al comma 979 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), è stata costituita tra ANAS S p A. ed Infrastrutture Lombarde S.p A., la Società C.A.L S p A.,

(FF) che, alla luce di quanto sopra esposto, Concedente e Concessionario sono addivenuti alla determinazione di stipulare la presente convenzione unica (di seguito la "Convenzione unica"), ricognitiva e novativa della precedente, che sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria sottoscritta il 24 luglio 2003,

(GG) che la concessione di costruzione e gestione del Collegamento autostradale tra le città di Brescia e di Milano – relativa ad infrastruttura di preminente interesse nazionale, prevista fin dall'origine in regime di finanza di progetto (vedasi al riguardo il DPCM 23.05 2001) ed affidata in concessione con procedura di gara ad evidenza pubblica ai sensi degli artt 37bis e ss della legge n 109/1994 e ss mm ii - viene disciplinata secondo quanto stabilito dalla normativa vigente in materia di concessioni e atti convenzionali autostradali nonché dalla normativa in materia di infrastrutture di preminente interesse nazionale

TUTTO CIO' PREMESSO

tra C.A.L. S p A. e Società di Progetto Brebemi S p A , come sopra costituite e rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue.

Sezione I – Amministrativa Contrattuale

1. PREMESSE

- 1 1 Le premesse formano parte integrante della presente convenzione.
- 1 2 La presente convenzione, redatta ai sensi dell'art 2, commi 82 e ss , del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con legge 24 novembre 2006, n 286 e successivamente modificato dall'art 18 della legge 27.12 2006 n 296 (legge finanziaria 2007), e della Delibera CIPE n. 1 del 26 1 2007, disciplina il complesso delle obbligazioni derivanti dal rapporto concessorio così come costituitosi in esito alla procedura di gara svolta per la scelta del concessionario
- 1 3 Le Parti si danno atto di non avere alcun diritto, pretesa, interesse o aspettativa in relazione alla convenzione sottoscritta il 24 7.2003.

2. OGGETTO

- 2.1 La presente convenzione disciplina tra il Concedente e il Concessionario la progettazione, la costruzione e l'esercizio del Collegamento autostradale diretto a pedaggio che collega Brescia a Milano e che si prolunga senza soluzione di continuità sulla viabilità d'accesso alla città di Milano ripartendo il traffico sulle principali direttrici d'ingresso alla metropoli nel quadrante Est
- 2.2 La descrizione del Collegamento autostradale, le caratteristiche tecniche delle opere del medesimo Collegamento oggetto di concessione e delle correlate opere complementari di viabilità ordinaria da progettare e realizzare a cura del Concessionario nonché le modalità previste di esazione del pedaggio, sono indicate nell'Allegato J).
- 2.3 Al fine della redazione della progettazione definitiva, si richiamano integralmente le prescrizioni (di carattere progettuale, opere connesse e misure di compensazione, prescrizioni di carattere ambientale, tutela archeologica ed architettonica) e le raccomandazioni (in ordine alle modalità esecutive ed in ordine ai potenziali impatti sulla fauna) contenute nell'Allegato alla Delibera del CIPE n 93 del 29 07.2005.
- 2.4 Le aree di servizio previste lungo il collegamento autostradale così come individuate nell'allegato (I) costituiscono oggetto della concessione ai sensi ed alle condizioni di cui alla presente convenzione
- 2.5 Fanno parte integrante della presente convenzione gli allegati.
- (A) Tariffe di pedaggio
 - (B) Parametro X
 - (C) Indicatori di qualità
 - (D) Aggiornamento tariffario
 - (E) Piano finanziario di cui all'articolo 11
 - (F) Classificazione interventi di ordinaria manutenzione
 - (G) Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1 del 26 1.2007
 - (H) Dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 6, della direttiva ministeriale 283/1998
 - (I) Elenco elaborati del Progetto preliminare. Il Progetto Preliminare degli interventi di cui al comma 1 approvato dal CIPE il 29 luglio 2005 e le relative prescrizioni e raccomandazioni, pur non materialmente allegati alla convenzione, costituiscono parte integrante della stessa e le Parti dichiarano di ben conoscerli e accettarli
 - (J) Descrizione del Collegamento autostradale
 - (K) Recupero introiti per investimenti non realizzati o ritardati
 - (L) Cronoprogramma

- (M) Elenco delle opere, comprensivo del 50% delle Opere integrate a carico di RFI S p A , che il concessionario dovrà affidare all'esterno mediante procedura ad evidenza pubblica in conformità alla vigente normativa comunitaria e statale

3. OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

- 3 1 Il Concessionario assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, alla progettazione, alla costruzione e all'esercizio del Collegamento autostradale di cui all'art 2, per tutta la durata della concessione
- 3 2 Nell'adempimento di quanto stabilito al comma 1, il Concessionario provvede, in particolare, a suo esclusivo carico
- (A) alla progettazione definitiva ed esecutiva, alla realizzazione e gestione tecnica del Collegamento autostradale, oggetto della concessione, nonché all'assunzione di ogni altro onere connesso, incluse le spese di collaudo e direzione lavori, in condizioni di equilibrio economico – finanziario, secondo modalità e tempi previsti nel piano economico e finanziario e nel Cronoprogramma (Allegato L);
 - (B) alla gestione delle infrastrutture concesse,
 - (C) a recepire le modifiche all'indicatore di qualità di cui al successivo art 19 della presente convenzione, che si renderanno necessarie, ai sensi delle delibere CIPE, anche in attuazione di quanto disposto dall'art 21, comma 3, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47 e s.m.i ;
 - (D) al mantenimento della funzionalità dell'intero Collegamento autostradale attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse nel rispetto del piano di manutenzione allegato alla presente convenzione alla lettera F;
 - (E) all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale,
 - (F) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti della autostrada assentita in concessione,
 - (G) alla progettazione ed esecuzione degli interventi, agli oneri di collaudo del Collegamento autostradale di cui al precedente art. 2 secondo l'ordine stabilito nel piano finanziario cui all'art. 11 e nel Cronoprogramma allegato alla lettera L),
 - (H) a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno successivo all'inizio dell'esercizio, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione dell'intero Collegamento autostradale che intende eseguire nell'anno successivo distinti secondo la classificazione 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 lettera precedente,

- (J) alla effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, delle rilevazioni statistiche della circolazione,
- (K) ad adottare i criteri di predisposizione del sistema di contabilità analitica, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi secondo la disciplina della delibera CIPE n 1 del 26.01 2007;
- (L) all'aggiornamento della contabilità generale, nonché alla corretta applicazione contabile ed amministrativa, secondo le prescrizioni delle norme in vigore, alla tenuta della contabilità analitica per il Collegamento autostradale oggetto di concessione relativa ai costi e ricavi inerenti alla stessa sia nella fase di costruzione che nella fase di gestione, nonché alla sua trasmissione al Concedente con cadenza mensile, al fine dell'esercizio del potere di controllo e dell'aggiornamento delle tariffe, della verifica dei costi delle singole prestazioni suddivise tra quelli di gestione e quelli di costruzione,
- (M) alla tenuta di una distinta contabilità analitica per ogni altra attività consentita dalle vigenti disposizioni eventualmente svolta, non riferibile alla concessione, 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 direttiva CIPE n 1 del 26 01 2007;
- (N) 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 fra le società controllanti, le controllanti di queste ultime e le imprese controllate e collegate e le controllanti di queste ultime 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,
- (O) all'invio, 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 28;
- (P) certificare il bilancio, anche se società non quotata in borsa, ai sensi dell'art 11, comma 5, L n 498/92, a mezzo di una società di revisione da scegliere ai sensi della normativa vigente;
- (Q) mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale,
- (R) attuare gli affidamenti nel rispetto della vigente normativa, tenendo conto di quanto previsto all'articolo 3, comma 12, della presente convenzione,
- (S) a prevedere nel proprio statuto la presenza nel Collegio Sindacale, e/o comunque nell'organo di controllo societario, di un funzionario del Ministero dell'Economia e Finanze, che ne assume la presidenza, ed uno del Concedente,

- (T) a prevedere 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,
 - (U) a prestare e, se del caso, ad integrare ed adeguare, nel rispetto della normativa vigente, tutte le garanzie e coperture assicurative previste dall'art. 111, 112, 113 e 129 del D Lgs 163/2006, con le modalità previste nel Titolo VII del D.P.R. 21 dicembre 1999 n. 554,
 - (V) ad accantonare annualmente nel passivo del bilancio, nel fondo rischi ed oneri, gli importi recuperati a fronte della mancata o ritardata realizzazione degli investimenti successivi alla entrata in esercizio del Collegamento autostradale nel rispetto della Direttiva Cipe n. 1 del 26.01.2007. Il concessionario si impegna altresì ad utilizzare le risorse accantonate secondo le indicazioni della citata Direttiva Cipe,
 - (W) ad assicurare in caso di operazioni societarie straordinarie previamente autorizzate dal concedente, ai sensi del successivo articolo 10, comma 5, che il costo della provvista finanziaria non sia superiore rispetto a quello del rating posseduto alla data dell'operazione,
 - (X) a prestare in caso di operazioni societarie straordinarie, idonee garanzie tese ad assicurare la completa realizzazione degli investimenti assentiti in concessione e non eseguiti al momento dell'operazione,
 - (Y) vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese comunque collegate al concessionario, nonché a quelle realizzatrici della relativa progettazione
- 3.3 Il Concessionario provvede a redigere ed a presentare al Concedente il Catasto Stradale Informatizzato (art. 13, comma 6 del Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada") del Collegamento autostradale entro un anno dall'entrata in esercizio dell'intero Collegamento autostradale,
- 3.4 Per il Servizio di Polizia Stradale sono a carico del Concessionario, ai sensi dell'accordo sottoscritto tra AISCAT ed il Ministero degli Interni, la costruzione e la manutenzione delle casermette, 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, 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 cede al Concedente - previa corresponsione da parte del subentrante dell'eventuale valore di subentro di cui all'articolo 5 comma 2 - tutte le opere del Collegamento Autostradale di cui al precedente art. 2, le relative pertinenze nonché gli immobili ed opere insistenti sull'area di pertinenza autostradale, a titolo gratuito ed in ottimo stato di conservazione e libere da pesi e gravami, ivi comprese le eventuali opere ricevute in gestione dal Concedente, anch'esse in ottimo stato di conservazione e senza alcun compenso per le migliorie apportate

- 3 8 Il Concessionario consente al Concedente l'utilizzo della sede autostradale e sue pertinenze per la posa in opera di cavi, 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), tali modalità di utilizzo sono stabilite con apposito disciplinare in conformità a quanto sopra
- 3 9 E' fatto divieto al Concessionario di cedere le proprie azioni ad altro soggetto, che assume la qualità di socio dominante, ovvero di socio di minoranza con vincolo di blocco alle azioni di straordinaria amministrazione senza il preventivo assenso del Ministero delle Infrastrutture, sulla base dell'istruttoria compiuta dal Concedente. In ogni caso di trasformazione, il nuovo soggetto concessionario deve avere la sede principale nel territorio italiano
- 3.10 Il Concessionario è responsabile civilmente e penalmente per tutte le attività derivanti dalla presente convenzione.
- 3 11 Il concessionario si impegna a recepire in tariffa le variazioni della componente qualità secondo quanto previsto dalla Direttiva CIPE del 26 1 2007 e s.m.i
- 3 12 Il concessionario si impegna ad affidare ad imprese estranee alla Società di Progetto - in nessun modo collegate e/o controllate (ai) dai soci della stessa, i lavori e le opere di cui all'Allegato M) sulla base di procedura ad evidenza pubblica da bandire in conformità alla vigente normativa nazionale e comunitaria tenuto conto delle eventuali prescrizioni impartite dal Concedente in sede di approvazione dei bandi di gara ai sensi dell'articolo 11, comma 5, lett. d), della L. 498/1992 e s.m.i. Per le opere ed i lavori non ricompresi nel richiamato Allegato M) e, comunque, per una percentuale non superiore al 70% dei lavori oggetto della concessione, è facoltà del concessionario eseguire gli stessi direttamente ovvero tramite i soci della società di progetto, ai sensi ed alle condizioni di cui all'articolo 156, comma 2, del D Lgs 163/2006, della normativa in materia e delle risultanze di gara.

4. DURATA DELLA CONCESSIONE

- 4 1 La scadenza della concessione è fissata in diciannove anni e sei mesi decorrenti dalla data di entrata in esercizio del Collegamento autostradale così come descritto all'articolo 2, sulla base del Cronoprogramma allegato (L)
- 4 2 Il Concedente - un anno prima della scadenza della durata della concessione - effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato complessivo dell'infrastruttura ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in conformità al progetto esecutivo ed alle successive concordate modificazioni. La mancata osservanza di tali obblighi determina la decadenza di diritto dalla concessione con spese a carico del concessionario e con risarcimento dei danni e con irrogazione della sanzione di cui all'articolo 25
- 4 3 Alla scadenza del periodo di durata della concessione, i rapporti inerenti la eventuale successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente sono regolati ai sensi dell'art 5

5. RAPPORTI INERENTI LA SUCCESSIONE TRA IL SUBENTRANTE ED IL CONCESSIONARIO

- 5.1 Alla scadenza del periodo di durata della concessione il concessionario resta obbligato a proseguire nella gestione del Collegamento Autostradale e delle relative pertinenze alle condizioni di cui alla presente convenzione, fino al trasferimento della gestione stessa previo pagamento da parte del subentrante dell'eventuale indennizzo di cui al successivo comma 2
- 5.2 Per le opere di cui all'art 2 (Allegato I) e per le nuove opere eventualmente assentite successivamente alla presente convenzione, eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo da parte del subentrante pari al costo storico dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di fine concessione. Nel calcolo di detto indennizzo si terrà conto di eventuali contributi pubblici erogati
- 5.3 Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, il Concedente deve avviare 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 del Collegamento autostradale.
- 5.4 Qualora il subentro del nuovo concessionario non si sia perfezionato entro 24 (ventiquattro) mesi dalla scadenza della presente concessione, a detto subentro provvederà il Concedente, previa corresponsione a favore del Concessionario dell'eventuale indennizzo di cui al comma 2

6. GARANZIE

- 6.1 Il Concessionario ha rilasciato, a garanzia delle obbligazioni assunte, fidejussione a titolo di cauzione definitiva dell'importo di Euro 29 286 390,00, pari al 3% dell'importo netto dell'originaria aggiudicazione, determinato dal costo dell'investimento e dai complessivi costi monetari della gestione operativa previsti nel piano finanziario per l'intera durata della concessione, rilasciata da Banca Intesa s.p.a, atto n.1/07, prot n d g 10078119 del 18 luglio 2003
- 6.2 In considerazione dell'aumento del costo dell'investimento e dei complessivi costi monetari della gestione operativa, il Concessionario si impegna a presentare, entro 10 (dieci) giorni dall'emanazione del Decreto di cui all'articolo 34, una integrazione alla predetta fidejussione, di importo pari a . .

7. RESPONSABILITA' VERSO TERZI E 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. 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
- 7.2 Il Concessionario - ai sensi delle disposizioni del procedimento concorsuale e della normativa vigente - stipulerà, nel rispetto dei tempi previsti dalla legge e in favore del Concedente, una polizza di assicurazione per danni diretti e indiretti nell'esecuzione dei lavori sino alla data di emissione del certificato di collaudo .
- 7.3 Ai sensi dell'art. 105 del D P R. n.° 554/99, il Concessionario ha prodotto la Dichiarazione, rilasciata in data . . dalla . . con firma regolarmente autenticata, contenente l'impegno a rilasciare in favore del

Concedente la polizza di responsabilità civile professionale con specifico riferimento ai lavori da progettare. La polizza decorrerà dalla data di inizio dei lavori ed avrà termine alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio.

7 4 Ai sensi della normativa vigente e delle disposizioni del procedimento concorsuale, il Concessionario resta obbligato a stipulare le polizze di assicurazione di cui all'art. 113 del D. Lgs. n. 163/2006 e degli artt. 104 e 105 del D. P. R. n. 554/99.

8. POTERI DEL CONCEDENTE

8 1 Il Concedente, senza oneri a proprio carico, nell'ambito dei compiti di cui all'art. 2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 e del Decreto Legge n. 262/2006 così come modificato dalla legge n. 286/2006

- (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 alle convenzioni di concessione 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 disporre, con oneri a carico del Concessionario, E. D. P. Audit, per verificare la sicurezza e la certezza dei dati,
- (B) emana direttive concernenti l'erogazione dei servizi da parte del concessionario, 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) emana direttive per la costituzione della contabilità analitica, nonché per la separazione contabile e amministrativa e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per funzione svolta, provvedendo quindi al confronto tra essi e i costi analoghi in altri Paesi e assicurando la pubblicizzazione dei dati nel quadro della contabilità separata regolatoria,
- (D) irroga, salvo che il fatto costituisca reato, secondo le modalità di cui al successivo art. 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 del concessionario 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 effettuate da queste, la sussistenza di ipotesi di violazione della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nonché i provvedimenti sanzionatori adottati.

9. DECADENZA DELLA CONCESSIONE

9.1 Fermo restando l'applicazione delle penali di cui al successivo articolo 26 e salvi comunque i casi di decadenza previsti nella presente convenzione, la decadenza dalla concessione viene dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma, nel caso in cui il Concessionario risulti inadempiente ad uno o più dei seguenti obblighi

(A) obblighi di cui all'articolo 3, comma 2, lett (B) (C), (D), (E), (H), , (L), (M), (N), (O), (P) , (R), (S), (T), (U) (V), (W), (X) e (Y) ;

(B) obblighi di cui all'articolo 3, comma 11;

(C) obblighi di cui all'articolo 10, comma 5

(D) obblighi di cui all'articolo 30;

La decadenza della concessione viene altresì dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma, nel caso di

(E) ritardo nell'ultimazione del Collegamento autostradale superiore a 15 (quindici) mesi come previsto all'articolo 26, comma 4, della presente convenzione unica

9 2 Constatato l'inadempimento da parte del Concessionario agli obblighi di cui al comma precedente, il Concedente, dispone la sospensione di cui all'art.18 comma 4, e lo diffida ad adempiere entro un termine congruo, comunque non inferiore a trenta giorni, che contestualmente gli assegna. Qualora il Concessionario non adempia nel termine intimato e/o il Concedente non condivide le controdeduzioni ricevute, il Concedente stesso fisserà al Concessionario un secondo termine ultimativo non inferiore a 90 (novanta) giorni per adempiere a quanto richiesto pena la risoluzione del rapporto

9 3 L'inottemperanza, od il rigetto delle controdeduzioni comporta, decorso infruttuosamente il termine di cui al precedente comma secondo, su proposta dell'ente Concedente, la decadenza della concessione con decreto del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Il Concessionario, nei suddetti casi, resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio delle autostrade fino al trasferimento della gestione stessa

9 4 Ai sensi e nel rispetto dell'art. 159 del D.Lgs 163/2006, gli enti finanziatori del progetto potranno impedire la risoluzione designando, entro novanta giorni dal ricevimento della comunicazione scritta da parte del concedente dell'intenzione di risolvere il rapporto, una società che subenti nella concessione al posto del Concessionario e che verrà accettata dal concedente a condizione che.

(A) la società designata dai finanziatori abbia caratteristiche tecniche e finanziarie sostanzialmente equivalenti a quelle possedute dal Concessionario all'epoca dell'affidamento dalla concessione,

(B) l'inadempimento del Concessionario che avrebbe causato la risoluzione cessi entro i novanta giorni successivi alla scadenza del termine di cui all'allinea del presente comma ovvero in un termine più ampio che potrà essere eventualmente concordato tra il concedente e i finanziatori

- 9 5 E' fatto salvo, in ogni caso, il diritto del Concedente al risarcimento dei danni da parte del Concessionario per qualsiasi inadempimento agli obblighi della presente convenzione.

Sezione II – Economico – Finanziario – Patrimoniale

10. BILANCIO E PARTECIPAZIONI DEL CONCESSIONARIO

- 10 1 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro un mese dalla data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea e, ove applicabile, il bilancio consolidato di gruppo
- 10 2 Il Concessionario dichiara di detenere, alla data della stipula della presente convenzione, partecipazioni nelle seguenti Società, nella misura appresso indicata:
- Società di cui all'art. 3 comma 3 n. 1 della Legge 28 aprile 1971 n. 287 , così come modificato dall'art. 19 della Legge 136/99. Nessuna,
 - Società con attività strumentali e/o ausiliarie all'oggetto della concessione. Nessuna
 - Società la cui attività non risulta avere alcun rapporto di inerenza con l'oggetto della concessione. Nessuna
- 10 3 Il Concessionario deve, inoltre, comunicare, alla data di stipula della presente convenzione, la composizione azionaria, quale risulta dal Libro dei Soci, ed il testo dello Statuto vigente.
- 10 4 Il Concessionario deve comunicare al Concedente, entro due mesi dalla data di assunzione dell'atto, tutte le eventuali modificazioni delle compagne dei soci della Società di Progetto di cui al precedente comma 3, le eventuali variazioni delle partecipazioni rispetto a quanto previsto dal comma 2, nonché l'eventuale cessione o acquisizione di rami d'azienda. Dette variazioni dovranno avvenire nel rispetto della legislazione vigente. Le eventuali modificazioni dello Statuto, dovranno essere comunicate entro 30 (trenta) giorni dalla loro attuazione.
- 10 5 La cessione di partecipazioni qualificate nel capitale del Concessionario, nonché ogni eventuale trasformazione (compresa l'esecuzione di rilevanti operazioni straordinarie, ivi incluse quelle di riassetto societario) sono subordinate all'autorizzazione preventiva del Concedente (che non potrà essere irragionevolmente negata), in relazione alla sussistenza ovvero mantenimento dei requisiti di onorabilità, consistenza e solidità patrimoniale, di professionalità e di affidabilità dei soggetti che per effetto delle predette operazioni detengono il controllo del Concessionario. In ogni caso, trascorsi 60 (sessanta) giorni dall'invio da parte del Concessionario al Concedente della richiesta di autorizzazione all'operazione senza che il Concedente abbia comunicato rilievi, l'autorizzazione dello stesso si intende rilasciata.

Al fine del conseguimento della predetta autorizzazione, il Concessionario comunica al Concedente tutte le informazioni riguardante l'aspirante cessionario della partecipazione, anche al fine di assicurare l'equilibrio della *governance* nell'ambito delle predette trasformazioni.

11. PIANO FINANZIARIO

- 11 1 Il piano finanziario costituisce parte integrante della presente convenzione, ed è soggetto ad aggiornamento ai sensi dell'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262

(convertito dalla n. 286 del 24 novembre 2006 e successive modificazioni) nonché della delibera CIPE 1/07

- 11.2 Tale piano risulta vincolante per la Società Concessionaria fino alla data di scadenza della concessione fissata ai sensi del precedente articolo 4
- 11.3 Il piano economico finanziario sarà aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo, nonché al termine di ciascun periodo regolatorio. Detto piano verrà inoltre sottoposto a revisione in presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero in presenza di eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario del medesimo.
- 11.4 I tempi di realizzazione delle opere e degli interventi del Collegamento autostradale di competenza del Concessionario fissati nel piano economico finanziario 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'articolo 26
- 11.5 In sede di aggiornamento del piano economico finanziario si terrà conto degli scostamenti, in aumento o in diminuzione, tra i ribassi previsti nel medesimo piano economico finanziario ed i ribassi effettivamente conseguiti in sede di affidamento a terzi delle opere di cui all'Allegato (M)
- 11.6 Ai sensi dell'articolo 7 della delibera CIPE 1/2007, il rischio di costruzione è posto a carico del concessionario successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del concedente ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione sia determinato da forza maggiore o da fatti di terzo 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 il progetto definitivo non venga approvato in sede di conferenza di servizi o dal CIPE
- 11.7 Le Parti si danno atto che verificheranno la possibilità di introdurre soluzioni, stabilendone modalità e condizioni, che consentano, all'inizio di ciascun periodo regolatorio, di destinare a riduzione del valore di subentro di cui all'articolo 5, parte degli eventuali extraprofiti attesi in relazione a detto periodo regolatorio

12. CANONE DI CONCESSIONE

- 12.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato e al Concedente un canone annuo ai sensi delle vigenti disposizioni in materia

13. CANONE PER ATTIVITÀ COLLATERALI

- 13.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere un canone annuo nella misura del 40,00% (quarantia per cento) dei proventi riscossi in relazione alle subconcessioni accordate ed alle altre attività collaterali, ivi comprese le attività commerciali e pubblicitarie sui siti demaniali e quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni, svolte per il quinquennio di attività del piano.

14. TARIFFE DI PEDAGGIO

- 14 1 La tariffa media per chilometro, ponderata con i chilometri percorsi dai veicoli appartenenti alle singole classi e tipologie di pedaggio, è calcolata sulla base di quanto stabilito nell'allegato A (Nuova tariffa)
- 14 2 Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa per la tariffa unitaria di competenza, importo a cui si aggiungono le maggiorazioni e le imposte previste dalla normativa vigente
- 14 3 E' facoltà del Concessionario, ai fini commerciali, di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada, ferma restando la tariffa media ponderata per chilometro, articolare il sistema tariffario di cui all'allegato A introducendo tariffe elementari differenziate, se del caso, secondo il percorso, le caratteristiche della strada, la tipologia dei veicoli, il periodo e le modalità di pagamento. In ogni caso le articolazioni dovranno essere coerenti alla normativa comunitaria applicabile. Il Concedente verifica, sulla base di rilevazioni periodiche, l'invarianza della tariffa media ponderata.

15. FORMULA REVISIONALE DELLA TARIFFA

- 15 1 Sulla base di quanto stabilito nelle delibere CIPE del 24 aprile 1996 ("*Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità*") e 20 dicembre 1996 ("*Direttive per la revisione delle tariffe autostradali*") e successive modifiche ed integrazioni adottate dal CIPE con particolare riferimento alla Delibera CIPE n 1 del 26 1 2007, la tariffa è adeguata annualmente sulla base della seguente formula tariffaria definita secondo il metodo del price cap

$$\Delta T = \Delta P - X + K$$

dove

ΔT è la variazione percentuale annuale della tariffa;

ΔP è il tasso d'inflazione programmato,

X è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa determinato all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante all'interno di esso, in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il successivo periodo di regolamentazione, il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi, tenuto conto dell'incremento di efficienza conseguibile dai concessionari e scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione,

K è la variazione percentuale annuale della tariffa determinata ogni anno in modo da consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente quello di applicazione, è determinata in modo tale che il valore attualizzato dei ricavi incrementali previsto fino al termine del periodo di regolamentazione sia pari al valore attualizzato dei maggiori costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione, ai maggiori costi ammessi devono essere sottratti gli utilizzi del Fondo di bilancio di cui all'articolo 3, comma 1, lett. (V),

- 15 2 Alla tariffa così come individuata dal comma 1, si aggiunge o si sottrae una componente relativa al fattore di qualità, secondo le modalità individuate dalla delibera CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996 e successive modifiche ed integrazioni anche ai sensi del comma 3 dell'art 21 della Legge n 47/2004

15 3 Ai fini dei conteggi, le componenti della formula revisionale vanno considerate in termini di unità percentuali arrotondate, per eccesso o per difetto, alla frazione centesimale più prossima

16. TASSO DI INFLAZIONE PROGRAMMATO

16 1 Il tasso di inflazione programmato, di cui alla variabile ΔP della formula revisionale della tariffa media ponderata, prevista dal precedente articolo 15, corrisponde a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

16 2 La tariffa media ponderata a valore 2006 di cui all'Allegato A sarà oggetto di adeguamento in relazione alla variazione dell'*Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati* rilevata dall'ISTAT per il periodo intercorrente tra l'anno 2006 e la data di entrata in esercizio del Collegamento autostradale

16 3 Per i primi cinque anni dalla data di entrata in esercizio dell'opera, in conformità all'offerta di gara e in mancanza di variazione delle altre componenti costitutive del meccanismo di revisione della tariffa, quest'ultima si intenderà adeguata annualmente sulla base del solo tasso di inflazione programmata corrispondente a quello risultante, per l'anno di applicazione della tariffa, dal più recente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

17. RECUPERO DEGLI IMPORTI RELATIVI AD INVESTIMENTI NON REALIZZATI

17 1 Successivamente all'entrata in esercizio del Collegamento autostradale, il recupero della parte degli introiti da tariffa percepiti dal concessionario relativa a impegni di investimento compresi nel piano economico finanziario e non realizzati o ritardati è determinato ai sensi della delibera CIPE n. 1 del 26.01 2007 in ragione del principio di neutralità economica del concessionario, in modo tale che questi non tragga benefici economico-finanziari dalla mancata o ritardata realizzazione degli investimenti in beni reversibili previsti in convenzione.

17 2 Le risorse appostate sul fondo di cui all'articolo 3, comma 1, lett. (V) sono destinate a nuovi investimenti su disposizioni del Concedente Tali importi, dalla determinazione fino all'effettivo utilizzo, sono rivalutati ad un tasso pari all'Euribor a 12 mesi.

17 3 Nel caso di mancata o ritardata realizzazione degli investimenti previsti nel piano economico finanziario attribuibile a responsabilità del concessionario, troverà applicazione l'articolo 25 della presente convenzione

17 4 Gli investimenti non realizzati debbono essere riprogrammati dal Concessionario di intesa con il Concedente, salvo diversa determinazione di quest'ultimo, e vengono remunerati come nuovi investimenti, secondo le modalità specificate dalla citata direttiva CIPE n. 1 del 26 01 2007

18. ADEGUAMENTO ANNUALE DELLE TARIFFE

18 1 L'adeguamento annuale delle tariffe è determinato secondo i criteri previsti dal D L 24 dicembre 2003 n. 355 convertito con modificazione dalla legge 27 febbraio 2004 n. 47, come modificata dalla legge n.286/2006 e s m i, e dalla delibera CIPE 1/2007.

18 2 Nell'ambito della procedura revisionale, il Concedente può contestare

(A) la correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi, come sopra specificati, con particolare riferimento all'entità degli investimenti effettuati nell'anno precedente ai fini della determinazione definitiva del parametro K da applicare per l'anno seguente,

(B) la sussistenza di gravi inadempienze alle disposizioni della presente convenzione.

18 3 Nel caso di cui alla lettera a) del comma 2 il Concessionario provvede in ogni caso ad applicare l'aggiornamento sulla base della variazione corretta come da indicazioni del Concedente. Fermo restando detta applicazione, il Concessionario ha facoltà di contestare la variazione indicata dal Concedente

18 4 Nel caso di cui alla lettera b) del comma 2 il Concedente, perdurando la inadempienza degli obblighi del Concessionario, per fatti imputabili a quest'ultimo, dispone la sospensione dell'applicazione della formula revisionale di cui all'art 15 fino alla rimozione dell'inadempienza stessa e procede ai sensi dell'articolo 9 della presente convenzione.

18 5 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta comunicazione dell'adeguamento tariffario, il prontuario delle tariffe relativo all'anno di richiesta

Sezione III – Tecnica

19. INDICATORI DI QUALITA'

19 1 L'indicatore di qualità Q è legato allo stato strutturale delle pavimentazioni e all'incidentalità secondo le modalità definite nell'allegato C) nel quale viene indicato anche il metodo di calcolo del parametro β , anche in relazione a quanto disposto dal D L n.355 del 24 dicembre 2003, convertito con modifiche nella legge 27 febbraio 2004, n.47 e s m i .

19 2 Il Concessionario si impegna a trasmettere entro il 30 settembre di ogni anno, le informazioni necessarie ai fini del computo dell'indicatore di qualità, aggiornate al 30 giugno precedente

20. PROGETTAZIONE

20 1 Il Concessionario presenta nel rispetto della normativa vigente, all'esame del Concedente per l'approvazione tutti i progetti degli interventi di propria competenza di cui all'art 3 comma 1 lett (G) ed (I). I progetti sono corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente, ivi compresi i benefici, le autorizzazioni ed i nulla-osta richiesti, nonché il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ove prescritto.

20 2 I tipi di manufatti di attraversamento e/o affiancamento delle ferrovie devono essere preventivamente concordati con R.F I S p A. e con le Aziende esercenti le linee ferroviarie in concessione, anche al fine di ottemperare alle prescrizioni impartite dal CIPE di cui all'art 2, comma terzo, nel rispetto dei tempi previsti del Cronoprogramma

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 ai commi 7 e 8, la corresponsione dei relativi importi avviene sulla base delle stime allegate 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. Detto termine non è comprensivo degli ulteriori termini necessari per il completamento delle procedure di approvazione ai sensi del D Lgs 163/2006, parte II, titolo III, capo IV
- 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
- 21. TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROGETTAZIONI**
- 21 1 Fermi restando i termini di consegna della progettazione del Collegamento autostradale fissati nel Cronoprogramma (Allegato L), l'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 dell'art 20, relativo ai progetti inerenti gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'art. 3 l, lett (I), deve essere assolto dal Concessionario almeno quattro mesi prima del mese individuato nel piano finanziario allegato quale anno di inizio lavori.
- 21 2 Su richiesta del Concessionario e per cause ad esso non imputabili, il Concedente può consentire alla proroga dei termini fissati per la presentazione dei progetti
- 21 3 In caso di inosservanza per colpa del concessionario di ciascuno dei termini sopra indicati (termine di presentazione del progetto definitivo, termine di presentazione del progetto esecutivo, termine di presentazione dei progetti inerenti gli interventi di manutenzione straordinaria) per un periodo

superiore a 6 (sei) mesi, è pronunciata la decadenza di diritto della concessione, oltre all'applicazione delle penali previste dal successivo art. 26

ART. 21 BIS - TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO (TEM)

- 21bis 1 Ai fini della piena funzionalità e fruibilità del Collegamento autostradale, è necessario che l'Arco di TEM, così come individuato nell'Allegato (J), venga completato ed aperto al traffico entro la data di entrata in esercizio del Collegamento autostradale
- 21bis 2 Le parti danno atto di quanto disposto dalle prescrizioni allegate alla delibera del CIPE del 29/7/2005, nel paragrafo "*Intersezione con Tangenziale Est esterna di Milano*", nella parte in cui ha previsto che: "*Per quanto concerne la relazione tra il Collegamento autostradale Brescia – Milano e la Tangenziale Est esterna, si prescrive che al momento dell'avvio dei lavori della Brescia Milano, ANAS dovrà garantire la realizzazione anche dell'Arco di Tangenziale Est Esterna e delle opere ad esso connesse [] Anas in qualità di concedente dovrà garantire che la prescrizione sia posta in atto definendo modalità realizzative e di gestione dell'arco di tangenziale che si dovesse rendere necessario anticipare, rispetto all'effettiva attivazione della concessione della Tangenziale, al fine di garantire la contemporanea realizzazione con i lavori della Brescia Milano*".
- 21bis 3 In considerazione di quanto sopra, è attribuita al Concedente la facoltà di affidare al Concessionario – nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente - la progettazione e/o la realizzazione di detto Arco di TEM nonché la relativa gestione sino alla data del subentro della concessionaria del sistema tangenziale. In tal caso, il Concedente ed il Concessionario procederanno d'intesa al riequilibrio del piano economico finanziario, ai sensi della Delibera CIPE n.1/07 e dell'art. 143 della D Lgs. 163/06
- 21bis.4 Qualora alla data di approvazione del progetto definitivo del Collegamento autostradale la convenzione avente ad oggetto la concessione della TEM non sia stata ancora sottoscritta, il Concedente valuterà se affidare, ai sensi del precedente comma 3, l'Arco di TEM indipendentemente dalla realizzazione della medesima Tangenziale.
- 21bis 5 E' facoltà del Concedente richiedere al Concessionario di introdurre modifiche al progetto del Collegamento autostradale al fine di assicurarne la funzionalità indipendentemente dalla realizzazione dell'Arco di TEM. In tal caso, il Concessionario è tenuto a presentare i relativi elaborati progettuali entro novanta giorni dalla richiesta del Concedente. Le parti provvederanno, se del caso, al conseguente riequilibrio del piano economico finanziario
- 21bis 6 Nell'ipotesi in cui l'Arco di TEM venga realizzato dal concessionario del sistema tangenziale, il Concedente, in attuazione di quanto previsto dalla delibera CIPE del 29.07 2005, si adopererà al fine di garantirne la contemporanea entrata in esercizio con il Collegamento autostradale.

22. ESPROPRI

- 22 1 Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere di competenza del Concessionario di cui all'art. 2, vengono effettuate a cura e spese del Concessionario. A tal fine, il Concessionario medesimo verrà 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 o acquisiti ai sensi del precedente comma e le opere sugli stessi realizzati sono assoggettati ad uso pubblico e disciplinati dalla presente convenzione di concessione

23. VERIFICHE E COLLAUDI

23 1 Al completamento dei lavori, su richiesta del Concessionario si procede, da parte di funzionari espressamente delegati dal Concedente, alla visita di ricognizione ai fini della sicurezza e 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 del Collegamento autostradale o di singoli tratti di esso

23 3 Il collaudo tecnico, amministrativo e statico è effettuato da parte di tecnici nominati da Concedente. Il relativo onere è a carico del Concessionario

24. VIGILANZA DEL CONCEDENTE

24 1 Il Concedente vigila affinché, i lavori di realizzazione del Collegamento autostradale 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. Gli oneri per le verifiche e per le attività di *Project & Construction Management* svolte dal Concedente ai sensi della disciplina vigente, sono a carico del Concessionario. L'ammontare dei predetti oneri verrà preventivamente concordato con il medesimo Concessionario

24.2 Il Concedente, qualora constatato che i lavori sono eseguiti in difformità da quanto stabilito dal comma 1, comunica al Concessionario gli adempimenti da eseguire.

24 3 Il Concedente in ordine ai programmi manutentori, di cui all'art. 3 comma 1, lettera 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 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

25. ACCERTAMENTO DELLA VIOLAZIONE E SANZIONE

25.1 Fatta salva la pronuncia di decadenza dalla concessione prevista dai precedenti articoli e fatta altresì 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 della presente convenzione, trova applicazione il sistema di sanzioni la cui entità è regolata e commisurata alla natura ed alla rilevanza dell'inadempimento. La procedura sanzionatoria è regolata dalla legge n. 689 del 24 novembre 1981, fatto salvo quanto previsto dall'art. 2, comma 86, lett. d), del decreto-legge n. 262 del 2006, convertito con modificazioni dalla legge n. 286 del 2006, e s m i

25 2 Il sistema sanzionatorio è regolato, per le violazioni più ricorrenti, da apposito disciplinare redatto dal Concedente e che sarà oggetto di concordamento tra le parti. Il disciplinare prevederà ipotesi di decadenza dalla concessione in caso di reiterazione degli inadempimenti oggetto di sanzione.

In ogni caso sono previste sanzioni connesse all'inosservanza delle seguenti clausole convenzionali:

(A) art. 3 commi 2, 3, 6, 7 e 8,

(B) art. 4 comma 2,

(C) art. 7, da 1 a 4,

(D) art. 10 commi 1, 3, 4, e 5,

(E) art. 12 comma 1;

(F) art. 13, comma 1;

(G) art. 17 comma 3,

(H) art. 28, commi 2 e 4;

(I) art. 29 comma 2,

(J) art. 31.

25 3 La sanzione di cui al comma 2, per ogni specie di violazione, è determinata con provvedimento della Concedente, per ogni singola fattispecie che comporti violazione, anche parziale, delle disposizioni di cui al medesimo comma 2.

26. PENALITÀ

26 1 Il Concedente applica al concessionario, ai sensi del presente articolo, previo riconoscimento di un congruo termine per controdedurre, penalità per la mancata, omessa, difforme o ritardata esecuzione degli interventi di cui alla convenzione stessa.

26 2 Per ogni giorno di ritardo nella presentazione dei progetti rispetto a quanto previsto al precedente articolo 21, comma 1, il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 1.000,00 (mille).

26 3 Per ogni settimana di ritardo nell'avvio dei lavori rispetto al mese ed anno indicati nel Cronoprogramma, il Concedente applicherà al Concessionario una penalità di Euro 50.000,00 (cinquantamila).

26 4 In caso di mancato rispetto del termine di ultimazione dei lavori del Collegamento autostradale rispetto al termine risultante dal Cronoprogramma allegato alla presente convenzione, il Concedente applicherà al Concessionario una penalità pari a Euro 1.000.000,00 (un milione), per ogni semestre aggiuntivo a quello predefinito. Nel caso di ritardo superiore a 15 (quindici) mesi si applica quanto previsto all'art. 9 della presente convenzione.

26 5 Le penalità di cui ai precedenti commi 2, 3 e 4 andranno conteggiate in sede di aggiornamento del piano economico finanziario mediante deduzione dai costi ammessi ai sensi della Delibera Cipe

n 1/2007 I ritardi accumulati e l'ammontare complessivo della penali viene misurato dal Concedente sulla base del cronoprogramma.

- 26 6 La mancata, parziale o difforme esecuzione dei singoli interventi previsti in convenzione, per causa o fatto imputabile al concessionario, comporta a carico di quest'ultimo una ulteriore penalità rispetto a quelle previste dai precedenti commi da corrispondere al Concedente, pari al 25% del valore del relativo intervento, accertato al momento dell'inadempimento, salvo che il Concessionario provveda, a proprie spese, a porre rimedio all'inadempimento secondo le modalità ed i tempi fissati dal Concedente
- 26 7 Nel caso in cui il Concedente ritenga che sia verificato un inadempimento afferente la gestione del servizio autostradale, il Concedente medesimo provvede entro il termine di venti giorni dal verificarsi dell'inadempimento stesso a contestare, a mezzo di atto scritto, il relativo addebito e fissa un congruo termine, comunque non inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia presentato dette giustificazioni ovvero nelle ipotesi in cui queste ultime non siano state accettate dal Concedente, il medesimo potrà applicare una penale compresa tra Euro 10 000,00 (diecimila) ed Euro 1.000 000,00 (un milione) in relazione alla gravità dell'inadempimento
- 26 8 Nel caso in cui si verificano ritardi nell'apertura al traffico del Collegamento autostradale, o di parti di esso, così come previsto nel cronoprogramma allegato alla presente convenzione, salvo che per causa non imputabile al concessionario o per fatto del terzo, il concedente ha la facoltà di applicare una penalità al concessionario pari a Euro 50 000,00 (cinquantamila) per ogni settimana di ritardo.
- 26 9 Le penalità di cui ai precedenti commi 6, 7, 8 dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente. L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente intestato al Concedente e da questi comunicato al Concessionario contestualmente al provvedimento di irrogazione della penale.
- 26 10 L'applicazione di n. 15 (quindici) penalità di cui al precedente comma 7 nella misura massima prevista nel corso della durata della Convenzione ovvero il ritardo nella corresponsione delle penalità applicate superiore a 20 (venti) giorni costituisce motivo di decadenza ai sensi dell'art 9 della Convenzione stessa.
- 26 11 In ogni caso, è fatta salva la pronuncia di decadenza di diritto dalla concessione prevista dalla presente convenzione.
- 26 12 Le penali di cui al presente articolo trovano applicazione cumulativamente. In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento dei maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento/violazione dei propri obblighi sanzionati nel presente articolo
- 27. RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE E REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE**
- 27 1 Secondo quanto previsto dall'art 37-septies della legge n 109/94 e s.m., qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al Concessionario

- (A) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera 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;
- (C) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del piano economico-finanziario.

27.2 Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento dei detti crediti

27.3 L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

Sezione IV – Gestione – Controllo

28. FACOLTA' DEL CONCESSIONARIO

28.1 Al Concessionario spettano le seguenti facoltà

- (A) di riscuotere i pedaggi di cui agli articoli 14 e 15, fermo restando il disposto di cui all'art. 5;
- (B) di accordare, a titolo oneroso sulla base di procedura ad evidenza pubblica, le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede del Collegamento autostradale e relative pertinenze, con riferimento alle aree previste nel piano economico finanziario e di introitarne i proventi, salva la corresponsione a favore del Concedente del canone di cui al precedente articolo 13, comma primo. Le concessioni in questione dovranno essere trasmesse al Concedente per l'autorizzazione, che si intende rilasciata qualora, entro sessanta giorni, non venga negata,
- (C) di porre in essere attività pubblicitaria nel rispetto della normativa di legge, salva la corresponsione a favore del Concedente del canone di cui al precedente articolo 13, comma primo,
- (D) di prestare, esclusivamente a favore degli Enti finanziatori e previa autorizzazione del Concedente, le garanzie necessarie all'operazione, quali, a titolo esemplificativo, il pegno di azioni, l'ipoteca, i privilegi e/o il pegno e/o la cessione in garanzia dei crediti, il pegno sui conti correnti. L'autorizzazione del Concedente dovrà essere comunicata al Concessionario entro 20 (venti) giorni dal ricevimento della relativa richiesta e non potrà essere irragionevolmente negata

28.2 L'esercizio delle facoltà di cui alle precedenti lettere A, B, C e la costituzione di privilegi e ipoteche di cui alla precedente lettera D, che interessano la sede del Collegamento autostradale e sue pertinenze, non può creare impegni, da parte del concessionario verso terzi di durata superiore al periodo per il quale il Concessionario resterà titolare della concessione dell'esercizio autostradale, salva specifica autorizzazione del Concedente

28 3 L'esercizio delle facoltà di cui al comma 1 non può in alcun caso arrecare modificazioni alla esecuzione della presente convenzione, tutte le opere che, per l'esercizio delle concessioni di cui al comma 1, vengono costruite da terzi, su aree costituenti pertinenza del Collegamento Autostradale, sono trasferite, in buono stato di conservazione, in proprietà al Concedente, allo scadere della concessione, gli atti del Concessionario, con i quali sono accordate ai terzi le concessioni di cui alla lettera b) del comma 1, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente, fatto salvo quanto disposto dal comma 2 del presente articolo

28 4 Spetta al Concessionario la responsabilità di prescrivere, con oneri a proprio carico, le cautele che devono essere osservate dai concessionari dei servizi pubblici di linea che percorrono in tutto od in parte il Collegamento autostradale, dai soggetti di cui al comma 1, lett. b), da coloro che erogano le attività strumentali e ausiliarie di cui all' art. 3 comma 1, lettera F). La mancata osservanza del predetto onere determina la surroga del Concedente al Concessionario, con oneri a carico di quest'ultimo

29. ESENZIONE ED AGEVOLAZIONI

29.1 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.

29 2 E' vietato al Concessionario il rilascio di tessere di libera circolazione sulle autostrade se non per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse

29 3 Non sono sottoposti al pagamento del pedaggio i soggetti esentati dalle vigenti disposizioni di legge.

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

29 5 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.

30. REGIME DEI LAVORI E DELLE FORNITURE DI BENI E SERVIZI

30.1 Fermo restando quanto stabilito dall'art 3, comma 12, della presente convenzione, il Concessionario è tenuto per l'affidamento di lavori, forniture e servizi a terzi, ivi incluso il soccorso stradale, all'osservanza della normativa nazionale e comunitaria vigente. In particolare il Concessionario è tenuto al rispetto dell'art 2, comma 85, lett c) del D L 262/2006, convertito con modificazioni con legge n 286 del 24 novembre 2006 e s m i.

30 2 Il Concessionario trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione

- 30 3 La nomina delle Commissioni esaminatrici viene effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art 11, comma 5, lett f, della legge 23 dicembre 1992, n 498, come modificato dall'art 2, comma 85, del decreto legge n 262/06 convertito con modificazioni nella legge n 286 del 24 11 2006 e s m 1
- 30 4 Le riserve relative ai lavori da realizzare da parte del Concessionario saranno considerate parte dell'investimento complessivo per gli importi effettivamente liquidati dal Concessionario alle imprese appaltatrici, o fornitrici, soltanto se non imputabili a colpa del concessionario stesso e
- (A) riconosciute dovute dal Concedente, ovvero
- (B) liquidate in via giudiziale, con espressa esclusione del giudizio arbitrale
- 30 5 Il Concessionario è tenuto ad istituire, con onere a suo carico, il servizio di informazione radio agli automobilisti, e 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 caratterizzate da elementi oggettivi e non discriminatori Il Concessionario trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione
- 30 6 Il Concedente predisporre le procedure di standardizzazione dei bandi di gara per l'aggiudicazione degli appalti

31. CARTA DEI SERVIZI

- 31 1 Il concessionario è tenuto, con l'entrata in esercizio del Collegamento autostradale, nei termini di legge, alla redazione della carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2 del D Lgs 12 maggio 1995 e della Legge 14 novembre 1995, n 481

Sezione V – Disposizioni finali

32. DOMICILIO

- 32 1 Per gli effetti della presente convenzione, il Concessionario elegge domicilio in Brescia, Via Somalia, n. 2/4.

33. FORO COMPETENTE

- 33 1 Per tutte le controversie che insorgono fra le parti sull'interpretazione ed applicazione della presente convenzione il foro competente è il Tribunale di Milano.

34. RINUNCIA AL CONTENZIOSO

- 34 1 Il Concedente prende atto che con la stipula della presente convenzione ed a seguito della sua efficacia ai sensi del successivo articolo 35.1, il Concessionario rinuncia al giudizio pendente avanti al TAR Lazio R.G n 10284/06, avente ad oggetto "*l'annullamento della Delibera CIPE 2 12.2005 n. 142 pubblicata in Gazz Uff 19 7 2006 e di ogni altro atto e provvedimento comunque connesso presupposto o consequenziale anche se ignoto o non comunicato*", ed agli altri eventuali giudizi promossi dal Concessionario attinenti e/o connessi la realizzazione del Collegamento Brescia-Milano, dichiarando di non vantare a tale titolo alcuna pretesa anche in relazione alle spese di giudizio

34.2 Il Concessionario, successivamente alla emanazione del decreto di cui al successivo articolo 35 1 e comunque entro e non oltre 30 giorni da tale data, provvederà secondo le modalità di rito a formalizzare i relativi atti processuali di rinuncia.

35. CONDIZIONE SOSPENSIVA

35 1 L'efficacia della presente convenzione è subordinata all'emanazione del decreto di approvazione ai sensi di legge

35 2 Il Concessionario rinuncia a vantare qualunque pretesa, interesse ovvero diritto nei confronti del Concedente, dipendenti dalla convenzione stessa, nelle more della suddetta approvazione o nel caso in cui la stessa non si perfezioni entro 10 mesi dalla suddetta approvazione

36. RICHIAMO ALLE NORME LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI

36 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. 163/06, e nei regolamenti attuativi e esecutivi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi compresa la direttiva di cui alla Delibera CIPE n.1 del 26 1.2007.

37. SPESE DI CONTRATTO E TRATTAMENTO FISCALE

37 1 La presente convenzione è soggetta a registrazione, Tutte le spese dipendenti dalla stipulazione della presente convenzione, nessuna esclusa né eccettuata, sono a carico del 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

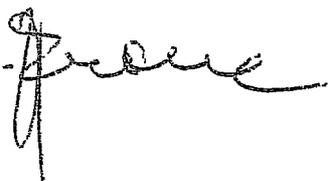
La presente convenzione consta di 24 facciate dattiloscritte compresa la presente pagina scritta su . righe e contiene n. 13 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concedente



Concessionario



**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DI CONNESSIONE TRA LE CITTA' DI
BRESCIA E MILANO
CONVENZIONE UNICA**

ALLEGATO A

TARIFFE DI PEDAGGIO

TAB. A 1 - Tariffe medie (alla Società) alla data di entrata in esercizio ponderate con i veicoli/chilometro e al netto dell'adeguamento all'inflazione di cui all'art. 16.2 della Convenzione

Classe	Km (milioni)	Tariffa (euro/Km)
A	560,02	0,09384
B	81,68	0,11258
3	12,14	0,13253
4	9,00	0,21610
5	46,89	0,26082
Veicoli leggeri (classe A)	560,02	0,09384
Veicoli pesanti (classe B-3-4-5)	149,70	0,16685
Totale	709,73	

TAB A.2 - Tariffe medie (all'utenza) alla data di entrata in esercizio ponderate con i veicoli/chilometro al netto dell'adeguamento all'inflazione di cui all'art. 16.2 della convenzione (IVA esclusa).

Classe	Km (milioni)	Tariffa (euro/Km)
A	560,02	0,09739
B	81,68	0,11613
3	12,14	0,14318
4	9,00	0,22675
5	46,89	0,27147
Veicoli leggeri (classe A)	560,02	0,09739
Veicoli pesanti (classe B-3-4-5)	149,70	0,17362
Totale	709,73	

La formula revisionale di cui all'art. 15 della Convenzione si intende applicata alla media ponderata di pedaggio alla Società di cui sopra



MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
 Segreteria CIPE

*Comitato Interministeriale
 per la Programmazione Economica*

In corso di registrazione
 alla Corte dei Conti

del 18/6/07

**SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' DI PROGETTO
 AUTOSTRADA ASTI-CLNEO S.P.A.**

IL CIPE:

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'art. no 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

VISTO l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato,

VISTO il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, che all'art. 2, comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

VISTA la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

VISTA la delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 118/1996), con la quale, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, è stato istituito presso la Segreteria di questo Comitato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

VISTA la delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

VISTA la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

✓ VISTA la nota 27 aprile 2007, n. 150, del Ministero delle Infrastrutture, con la quale è stata richiesta, tra l'altro, l'iscrizione - all'ordine del giorno della seduta di questo Comitato - dello schema di convenzione tra ANAS S.p.A. e Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.;

✓ VISTO il parere del NARS, che nella seduta del 22 maggio 2007 ha espresso parere favorevole in merito alla rispondenza della suindicata convenzione al dettato della delibera n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui agli artt. 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n.



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

1/2007 ed all'aggiornamento dello schema di piano finanziario allegato agli atti convenzionali, segnalando la necessità che tutte le convenzioni, ivi inclusa quella in esame, siano adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato;

CONSIDERATO che, con bando pubblicato nella G.U. del 3 luglio 2003, ANAS S.p.A. ha indetto licitazione privata per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione e della gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo mediante contratto di concessione – ex art. 19, commi 2 e 2-bis, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche ed integrazioni – con una società, da costituirsi ai sensi e per gli effetti dell'art. 37-quinquies della medesima legge, partecipata in misura minoritaria dalla stessa ANAS,

CONSIDERATO che con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), questo Comitato – ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, come modificato dall'art. 13 della legge 1 agosto 2002, n. 166 – ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 1, include – tra i "Sistemi stradali e autostradali" del corridoio plurimodale padano – l'infrastruttura "Autostrada Asti-Cuneo";

CONSIDERATO che tra gli interventi previsti nel Piano pluriennale della viabilità nazionale 2003-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 18 marzo 2005, n. 4 (G.U. n. 165/2005), figura l'infrastruttura "Autostrada Asti-Cuneo" con un importo di euro 1.305.790.000 e che nella relativa relazione sono riportati i contributi assegnati all'opera;

CONSIDERATO che l'opera è anche compresa nel Contratto di Programma ANAS 2003-2005, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 27 maggio 2005, n. 72 (G.U. n. 244/2005), con il medesimo importo di euro 1.305.790.000 e con la previsione di un finanziamento ANAS di euro 200.000.000;

CONSIDERATO che, con nota 23 maggio 2007, n. 176, il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso copia del foglio 27 novembre 2006, n. CDG-0121817-P, in precedenza inoltrato al Ministero dell'economia e delle finanze con il quale l'ANAS ha specificato che la propria quota di partecipazione al capitale sociale della suddetta Società di progetto, pari a euro 70.000.000, e il citato contributo pubblico di euro 200.000.000, oltre IVA, sono assicurati da 5 contratti di finanziamento stipulati in data 11 aprile 2002 con la banca Dexia-Crediop ed attivati – ai sensi dei decreti dell'allora Ministro dei lavori pubblici 2 ottobre 2000, n. 773/UT/IV, e 8 marzo 2001, n. 314/UT/IV, modificati con decreto 15 settembre 2004, n. 2767 – a valere sui limiti di impegno cui alle leggi 3 agosto 1998, n. 295, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture che – tra l'altro – precisa di ritenere legittimo quanto previsto all'art. 3, punto 3.2, lettera w), della convenzione in esame, ovvero che per l'affidamento dei lavori non sono da considerarsi terzi le società controllate e collegate indicate all'art. 10, punti 10.3 e 10.4, della stessa convenzione;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra ANAS S.p.A. e la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. ed in particolare prende atto.

- che il procedimento concorsuale avviato con il citato bando di gara si è concluso con l'aggiudicazione a favore del raggruppamento SALT S.p.A. (mandataria), GRASSETTO LAVORI S.p.A. e ITINERA S.p.A., effettuata in via definitiva il 29 settembre 2005;
- che in data 1 marzo 2006 è stata costituita, ai sensi dell'art. 37-quinquies della legge n. 109/1994, la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. con la quale l'ANAS, in data 23 marzo 2006, ha stipulato una convenzione di concessione, che non ha peraltro acquisito efficacia a seguito della mancata emanazione del previsto decreto interministeriale di approvazione;
- che la convenzione all'esame regola la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo, articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto di circa 19 Km dell'autostrada Torino-Savona;
- che ciascuno dei tronchi è suddiviso in lotti alcuni dei quali – puntualmente individuati e aventi un'estesa di Km 39,506 – sono stati già realizzati o sono in corso di realizzazione da parte di ANAS e formano oggetto di concessione di mera gestione, mentre per i residui Km 50,698 la concessione è di costruzione e gestione;
- che la durata della concessione è fissata in 27 anni e 6 mesi che decorrono dalla data di efficacia della convenzione, con scadenza indicata presuntivamente al 2035;
- che il costo delle opere nel piano finanziario allegato alla convenzione, che di questa è parte integrante, è stimato in euro 1.243.098.000 lordi (lavori e somme a disposizione) – che comprendono anche le spese, pari a euro 12.258.000, da rimborsare ad ANAS S.p.A. per i progetti definitivi ed esecutivi dei lotti messi in gara e da realizzare a cura del concessionario – e in euro 988.382.000, al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta stimato pari al 21,79%;
- che il suddetto piano finanziario prevede il completo ammortamento dell'opera a fine concessione;
- che è previsto un contributo pubblico a carico di ANAS S.p.A. pari a euro 200.000.000;

DELIBERA

- 1 E' valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle eventuali clausole diverse e/o integrative di cui alle emanande linee-guida citate in premessa e subordinatamente all'osservanza delle seguenti, ulteriori prescrizioni:



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- a) la convenzione dovrà riportare gli estremi della nota dell'ANAS in data 27 novembre 2006, meglio specificata in premessa, e dei decreti ministeriali del pari richiamati in premessa, a garanzia della copertura finanziaria del contributo di euro 200.000.000, nonché di euro 70.000.000 quale apporto al capitale sociale a carico della stessa ANAS;
 - b) all'articolo 3, punto 3.7, deve essere abrogata l'espressione "eventuale valore di subentro";
 - c) l'art. 11 della convenzione deve essere integrato in modo da prevedere una specifica procedura per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del piano finanziario;
 - d) il livello iniziale della tariffa deve essere fissato in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione;
 - e) devono essere precisati i valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale;
 - f) gli investimenti realizzati successivamente all'entrata in esercizio della prima tratta autostradale oggetto della convenzione dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della delibera n. 1/2007;
 - g) il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale con evidenza dei valori attribuiti alle singole variabili;
 - h) gli importi delle sanzioni pecuniarie, previsti all'art. 26, punto 26.7, della convenzione, dovranno essere adeguati agli importi fissati dall'art. 2, comma 86, lettera d), del decreto legge n. 262/2006, convertito nella legge n. 286/2006.
2. Il Ministero delle infrastrutture, in fase di sottoposizione a questo Comitato del progetto dell'opera ai sensi delle norme della citata legge n. 443/2001 e dei decreti legislativi attuativi, le cui disposizioni sono trasfuse nel decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, presenterà il quadro economico aggiornato dell'intero collegamento autostradale all'esame, evidenziando le singole tratte già realizzate o in corso di realizzazione da parte dell'ANAS rispetto alle rimanenti da realizzare a cura del concessionario ed indicando il relativo costo e le rispettive coperture finanziarie.

Roma, 23 maggio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

DELIBERAZIONE DEL COMITATO INTERMINISTRIALE
N. 150/2007

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Segreteria CIPE

In corso di registrazione
alla Corte dei Conti
dal

[Handwritten signature]

**SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA TRA CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A. E SOCIETA' DI PROGETTO BRE.BE.MI S.P.A**

IL CIPE

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 493, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

VISTO l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato,

VISTO il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, che all'art. 2, commi 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

VISTA la citata legge n. 296/2006, che all'art. 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e di altre due autostrade lombarde vengano trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e che venga appositamente costituito in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;

VISTA la delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe,

VISTA la delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 138/1996), con la quale, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, è stato istituito presso la Segreteria di questo Comitato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

VISTA la delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

VISTA la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale

VISTA la nota 27 aprile 2007, n. 150, del Ministero delle infrastrutture, con la quale è stata richiesta, tra l'altro, l'iscrizione - all'ordine del giorno della seduta di questo



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

Comitato – dello schema di convenzione tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società di progetto BRE.BE.MI. S.p.A.;

VISTO il parere del NARS, che nella seduta del 16 maggio 2007 si è espresso favorevolmente in merito alla rispondenza della suindicata convenzione al dettato della delibera n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato a detta delibera n. 1/2007 ed all'aggiornamento dello schema di piano finanziario allegato agli atti convenzionali, segnalando la necessità che tutte le convenzioni, ivi inclusa quella in esame, siano adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato;

CONSIDERATO che l'ANAS, con bando del 21 dicembre 2001, ha indetto licitazione privata per l'affidamento in concessione – ai sensi dell'art. 21, comma 2, lett. b), e dell'art. 37 e seguenti della legge 11 febbraio 1994 n. 109, e successive modifiche ed integrazioni – della progettazione definitiva ed esecutiva, della costruzione e della gestione del predetto collegamento autostradale sulla base del progetto preliminare presentato dalla BRE.BE.MI. S.p.A., individuata quale promotore ai sensi della citata legge, indicando in euro 756.000.000 il costo dell'investimento, di cui euro 679.548.000 per lavori, corrispondente, come si evince dal confronto con gli altri documenti, al costo di realizzazione dell'opera al lordo delle spese generali e al netto dei presumibili ribassi, pari al 25% sui lavori a base d'asta e al 10% sulle spese generali;

CONSIDERATO che la procedura così attivata si è conclusa con l'aggiudicazione definitiva all'ATI BRE.BE.MI. S.p.A. ed altri (mandataria BRE.BE.MI. S.p.A.), effettuata con disposizione del Presidente dell'ANAS 10 giugno 2003, n. 100, e che la relativa convenzione di concessione con ANAS S.p.A. è stata stipulata il 24 luglio 2003 ed è stata approvata con decreto interministeriale 16 ottobre 2003;

CONSIDERATO che nel frattempo con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002, S.O.), questo Comitato – ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, come modificato dall'art. 13 della legge 1 agosto 2002, n. 166 – ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 riporta – nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano", tra i "Sistemi stradali e autostradali" – l'infrastruttura denominata "Asse autostradale medio padano Erescia-Milano, Passante di Mestre" con un costo di euro 2.737.222.000 e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, include – tra i "Corridoi autostradali e stradali" – il "collegamento autostradale Milano-Brescia (Brebemi)";

CONSIDERATO che l'intervento è altresì compreso nel Contratto di programma ANAS 2003-2005, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 27 maggio 2005, n. 72 (G.U. n. 244/2005), per un importo di "progetto", al lordo cioè dei presumibili ribassi d'asta, di euro 866.185.000,

CONSIDERATO che, con delibera 29 luglio 2005, n. 93 (G.U. n. 263/2005), questo Comitato ha approvato con prescrizioni, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, il progetto preliminare del collegamento in questione, prendendo atto che al costo complessivo dell'opera – quantificato dall'ANAS, al lordo dei citati presumibili ribassi d'asta, in circa euro 866.185.000 – erano da aggiungere circa



Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica

ulteriori euro 714.000.000 per oneri di affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, per oneri connessi alle prescrizioni della Commissione speciale VIA e della Regione Lombardia, nonché per maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dei costi dei materiali di costruzione e fissando quindi in euro 1.580.000.000 il "limite di spesa" dell'intervento;

CONSIDERATO che, nell'occasione, questo Comitato demandava al Ministero delle infrastrutture, d'intesa con la Regione interessata, di predisporre una relazione istruttoria nella quale esporre dettagliatamente le categorie di "sovraccosti", soffermandosi in particolare sulla recepibilità delle richieste avanzate in sede istruttoria dai vari soggetti interessati e sulla differibilità di alcuni degli interventi e misure proposti, nonché verificando quali – tra le opere viabilistiche accessorie e le altre misure da considerare improcrastinabili – presentassero un'autonomia che ne consentisse la realizzazione a cura di soggetto diverso dalla concessionaria,

CONSIDERATO che con delibera 20 dicembre 2005, n. 142 (G.U. n. 166/2006), questo Comitato prendeva atto dei contenuti della relazione sui "sovraccosti" come sopra registrati, predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione Lombardia in esito al mandato conferito con la citata delibera n. 93/2005, e prendeva altresì atto degli sviluppi della questione, quantificandoli in euro 1.235.170.000 il costo complessivo dell'opera – inclusivo dei sovraccosti, ma al netto dei ribassi originariamente stimati ed applicati anche sul costo dei lavori aggiuntivi – e confermando comunque in euro 1.580.000.000 il "limite di spesa" dell'intervento;

CONSIDERATO che, nella citata delibera n. 142/2005, questo Comitato disponeva che l'ANAS redigesse un piano economico-finanziario nel quale individuare, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente in materia, le misure atte a fronteggiare il maggior costo dell'intervento, prevedendo che il Ministero predetto sottoponesse a questo Comitato stesso le linee generali del predetto piano prima dell'approvazione del medesimo, da effettuare con le procedure di rito,

CONSIDERATO che il progetto definitivo dell'opera dovrà essere sottoposto a questo Comitato ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e che in tale occasione si potrà procedere ad una puntuale ricostruzione dell'evoluzione del costo dell'opera, assumendo a riferimento il costo considerato in sede di indizione della citata licitazione privata, e ad approfondire i criteri in base ai quali è stato redatto l'elenco di opere di cui all'allegato M) allo schema di convenzione, nonché a verificare che le opere complementari che in base alle prescrizioni dettate da questo stesso Comitato con la citata delibera n. 93/2005 vengono ad assumere caratteristiche autostradali, e segnatamente la "variante di Lisca e" ed il tratto iniziale dall'ex S.S. 11 al raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, abbiano formato oggetto di adeguata valutazione ai fini ambientali;

CONSIDERATO che, a quanto specificato nelle premesse dello schema di convenzione unica all'esame, ai sensi della citata legge n. 296/2006, è stata costituita tra ANAS S.p.A. e Infrastrutture lombarde S.p.A. la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e che, con nota 17 maggio 2007 consegnata in seduta, detta Società ha precisato che il costo totale delle opere integrate per la risoluzione delle interferenze con la linea ferroviaria AV/AC ammonta ad euro 350.000.000, ripartiti, in misura



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

partaria, tra il concessionario autostradale e RFI) che, al netto dei presunti ribassi d'asta sui lavori, l'importo a carico di quest'ultima è quantificabile in euro 158.000.000;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture, che precisa – tra l'altro – che i fondi a carico di RFI per la realizzazione delle suddette opere interferenti con la linea AV/AC sono stati individuati a valere sulle risorse recate dalla legge finanziaria 2007 ed in via di contrattualizzazione nel nuovo contratto di programma 2007-2011 con la predetta Società, che si riserva di sottoporre prossimamente a questo Comitato;

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società di progetto BRE.BE.MI. S.p.A. ed in particolare prende atto:

- che la Società di progetto BRE.BE.MI. S.p.A., costituita in data 10 marzo 2004, è subentrata, ai sensi dell'art. 3 della citata convenzione in data 24 luglio 2003 e dell'art. 37-quinquies della legge n. 109/1994, all'ATI BRE.BE.MI. S.p.A. ed altri nel rapporto di concessione, assumendo tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla convenzione medesima;
- che la convenzione regola la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale diretto a pedaggio che collega Brescia a Milano con prolungamento senza soluzione di continuità sulla viabilità d'accesso alla città di Milano, ripartendo il traffico sulle principali direttrici d'ingresso alla metropoli nel quadrante est;
- che nelle premesse della convenzione, lettera x), si precisa che "gli importi dei lavori complementari conseguenti alle prescrizioni intervenute, ed approvate dal CIPE nella richiamata Delibera 93/2005, risultano contenuti nei limiti di cui all'articolo 147 del D.Lgs. 163 del 2006 e, ai sensi del medesimo articolo, possono essere affidati al Concessionario";
- che la scadenza della concessione è fissata dopo 19 anni e 6 mesi dall'entrata in esercizio del collegamento autostradale, ovvero al 30 giugno 2032,
- che il costo del collegamento autostradale è indicato nelle premesse della convenzione in euro 1.511.000.000 ai quali sono da aggiungere euro 175.000.000 a carico di RFI, mentre nella relazione al piano finanziario i costi di costruzione sono indicati pari ad euro 1.596.000.000 lordi e ad euro 1.205.000.000 al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta (attualmente stimato nella minore percentuale del 20%) e della quota a carico di RFI pari a euro 158.000.000, al netto del presumibile ribasso d'asta;
- che il piano finanziario allegato, che è parte integrante della convenzione, prevede il completo ammortamento dell'opera dopo 40 anni di gestione ovvero nel 2052;
- che alla scadenza della concessione è previsto un valore di subentro pari ad euro 920.000.000;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che lo schema di convenzione, al punto 3.12, impegna il concessionario ad affidare ad imprese terze, sulla base di una procedura ad evidenza pubblica, i lavori e le opere di cui all'allegato M) allo schema stesso, richiamato in premessa, e che include gran parte degli interventi interessati dagli incrementi di costo registrati dopo l'espletamento della licitazione privata per un totale di euro 398.063.470,90, mentre per le altre opere e lavori è in facoltà del concessionario procedere all'esecuzione direttamente o tramite i soci della società di progetto entro il tetto della percentuale del 70%;
- che il citato schema di convenzione, in relazione all'indispensabilità della contestuale entrata in esercizio del collegamento autostradale in questione e del c.d. "Arco di TEM", attribuisce al concedente la facoltà di affidare al concessionario, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente, la progettazione e/o la realizzazione di detto "Arco di TEM", nonché la relativa gestione sino alla data del subentro della concessionaria del sistema tangenziale esterno di Milano (TEM) e con corrispondente previsione di riequilibrio del piano economico-finanziario (art. 21 bis.3) ovvero la facoltà di procedere a tale affidamento anche indipendentemente dalla realizzazione della citata tangenziale qualora la convenzione avente ad oggetto la concessione della TEM non sia stata ancora sottoscritta alla data di approvazione del progetto definitivo del collegamento autostradale all'esame (art. 21 bis.4);

DELIBERA

- 1 E' valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società di progetto BRE.BE.MI. S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle eventuali clausole diverse e/o integrative di cui alle emanande linee-guida citate in premessa e all'osservanza delle seguenti, ulteriori prescrizioni:
 - a) all'art. 5, punto 5.4, della convenzione va prevista la verifica, alla fine di ogni periodo regolatorio (5 anni) o in sede di aggiornamento del piano finanziario, del residuo valore contabile del capitale investito, nonché la destinazione degli extraprofiti all'abbattimento del valore residuo dell'infrastruttura in modo che lo stesso non si discosti dal suo valore di mercato;
 - b) l'art. 11 della convenzione deve essere integrato in modo da prevedere una specifica procedura per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del piano finanziario;
 - c) il livello iniziale della tariffa deve essere fissato in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione;
 - d) devono essere precisati i valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- e) gli investimenti realizzati successivamente all'entrata in esercizio della prima tratta autostradale oggetto della convenzione dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della delibera n. 1/2007;
 - f) il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale con evidenza dei valori attribuiti alle singole variabili.
2. L'iter di approvazione della convenzione potrà concludersi con la prevista emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture, da effettuare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, solo allorché il predetto Ministro delle infrastrutture avrà verificato l'effettiva disponibilità, nell'ambito dello stipulando Contratto di programma 2007-2011 con RFI S.p.A. con cui finalizzare le risorse della legge finanziaria 2007, della necessaria copertura della quota di costo posta a carico della Società per le opere risolutive delle interferenze tra la nuova autostrada e la linea AVIAC

Il decreto di cui sopra riporterà anche una clausola che subordini l'esercizio della facoltà riconosciuta al concessionario dagli artt. 21 bis.3 e 21 bis.4 ad esplicita autorizzazione dei Ministri concertanti, da rilasciare previa presentazione del piano economico-finanziario rivisitato in modo da assicurare il riequilibrio in relazione al costo aggiuntivo di realizzazione e gestione del suddetto "Arco di TEM".

Roma, 17 maggio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

LEGGI MINISTRI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Segreteria CIPE

In corso di registrazione
alla Corte dei Conti
del 19/10/04

SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA TRA CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A. E AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.P.A.

IL CIPE

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 418, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

VISTO l'art. 60, comma 4, della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), concernente riserva di quota degli stanziamenti previsti per infrastrutture alla spesa per la tutela e gli interventi a favore dei beni culturali, e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato;

VISTO il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, che all'art. 2, commi 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

VISTA la citata legge n. 296/2006, che:

- all'art. 1, comma 507, prevede specifici accantonamenti per gli esercizi 2007-2008-2009;
- all'art. 1, comma 511, istituisce, nello stato di revisione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali;
- all'art. 1, comma 977, autorizza la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, di cui 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007 per le esigenze infrastrutturali delle capitanerie di porto;
- all'art. 1, comma 979, al fine di assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana lombarda autorizza – a valere sugli importi di cui al citato comma 977 – un contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dal 2007, di 30 milioni di euro a decorrere dal 2008 e di 40 milioni di euro a decorrere dal 2009, prevedendo che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione della suddetta autostrada e di altre due autostrade lombarde vengano trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico che subentri in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e che venga appositamente



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- costituito in forma societaria e partecipata (dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato);
- all'art. 1, comma 1135, conferma per il 2007 le disposizioni dell'art. 3, commi 1 e 2, del decreto legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito nella legge 31 marzo 2005, n. 43, in materia di riserva per interventi in favore dei beni culturali;

VISTA la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996) in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

VISTA la delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 38/1996), con la quale, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, è stato istituito presso la Segreteria di questo Comitato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

VISTA la delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS,

VISTA la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

VISTA la nota 27 aprile 2007, n. 150, del Ministero delle infrastrutture, con la quale è stata richiesta, tra l'altro, l'iscrizione – all'ordine del giorno della seduta di questo Comitato – dello schema di convenzione tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.,

VISTO il parere del NARS, che nella seduta del 16 maggio 2007 si è espresso favorevolmente in merito alla rispondenza della suindicata convenzione al dettato della citata delibera n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato a detta delibera n. 1/2007 ed all'aggiornamento dello schema di piano finanziario allegato agli atti convenzionali, segnalando la necessità che tutte le convenzioni, ivi inclusa quella in esame, siano adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato;

CONSIDERATO che l'ANAS ha stipulato, il 29 maggio 1990, con Autostrada Pedemontana lombarda S.p.A. la convenzione per la disciplina della concessione di costruzione e gestione della "Pedemontana Lombarda", approvata con decreto emanato il 31 agosto 1990 dall'allora Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica;

CONSIDERATO che con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), questo Comitato – ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, come modificato dall'art. 13 della legge 1 agosto 2002, n. 166 – ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 1, include, tra i "sistemi stradali e autostradali" del corridoio plurimodale padano, l' "Asse stradale pedemontano (piemontese-lombardo-veneto)";

CONSIDERATO che con delibera 29 marzo 2006, n. 77 (G.U. 219/2006 S.O.), questo Comitato ha approvato con prescrizioni – ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo della menzionata legge n. 443/2001, come modificato ed integrato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189 – il progetto preliminare



Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica

aggiornato del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse", prendendo atto che, secondo gli esiti dell'istruttoria svolta dall'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il costo complessivo dell'opera proposta per l'approvazione era pari a euro 4.665.504.453,47 (di cui 3.784.889.839 riconducibili al costo del progetto originario e 880.614.614,47 al costo aggiuntivo delle integrazioni e modifiche di cui al progetto aggiornato), mentre il costo di realizzazione dell'intero tracciato, nel piano finanziario predisposto dalla concessionaria nel marzo 2006 e allora assunto quale mero documento indicativo delle modalità di copertura del costo, veniva quantificato in euro 4.327.298.000 (3.175.429.000 per lavori e 1.151.869.000 per somme a disposizione) – cui erano da aggiungere ulteriori euro 560.599.000 per varie voci (consulenti, oneri finanziari, IVA, etc.) – e veniva peraltro riportato nella minor cifra di euro 4.559.558.000, in quanto la quota lavori veniva depurata dell'11% quale presumibile ribasso d'asta;

CONSIDERATO che nell'occasione questo Comitato fissava il "limite di spesa" dell'intervento nella citata cifra di euro 4.665.504.453,47 – corrispondente, come esposto, all'importo complessivo del quadro economico riportato nella relazione del Ministero istruttore – e stabiliva il termine entro cui procedere alla revisione della convenzione tra ANAS e Pedemontana Lombarda S.p.A., nella quale definire gli impegni reciproci delle parti – tra l'altro – sotto l'aspetto finanziario e prevedere anche una realizzazione per tratte funzionali, in correlazione con le risorse disponibili, dando comunque priorità alla realizzazione delle tangenziali di Como e di Varese;

CONSIDERATO che questo Comitato, nella richiamata delibera n. 77/2006, disponeva altresì che i Ministri competenti potessero procedere all'approvazione del nuovo atto convenzionale e dei relativi allegati solo allorché il previsto contributo dello Stato fosse stabilito in apposito provvedimento legislativo;

CONSIDERATO che con delibera 29 marzo 2006, n. 75 (G.U. 197/2006), questo Comitato procedeva alla quantificazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), da considerare allocabili dal Comitato stesso, provvedendo in tale contesto ad una più puntuale definizione delle risorse destinate direttamente dalla norma ad interventi inseriti nel Programma ed indicando in euro 3.300.000 la quota di contributo quindicennale da ritenere assegnata alla realizzazione delle opere di cui al "Sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", quota suscettibile di sviluppare – al tasso all'epoca praticato dalla Cassa Depositi e Prestiti per finanziamenti ordinari della durata di 15 anni a tasso fisso – un volume di investimenti di euro 36.912.000 e comprensiva del 3% da riservare ad interventi per beni e attività culturali ai sensi dell'art. 60, comma 4, della legge n. 289/2002;

CONSIDERATO che, a quanto specificato nelle premesse dello schema di convenzione unica all'esame, ai sensi della legge n. 296/2006, già citata, è stata costituita tra ANAS S.p.A. e Infrastrutture lombarde S.p.A. la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.;

CONSIDERATO che il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, con nota 16 maggio 2007, n. 67171, ha, tra l'altro, posto il problema di definire sia le modalità di copertura dell'accantonamento disposto – ai sensi dell'art. 1, comma 507, della legge n. 296/2006 – sul complesso di risorse di cui all'art. 1, comma 78, della citata legge n. 266/2005 sia le modalità di applicazione



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

della riserva del 5% per interventi in favore dei beni culturali, indicando – tra le possibili opzioni – l'utilizzo delle ulteriori risorse recate dal comma 977 della medesima legge n. 296/2006, da stabilire da questo Comitato con apposita delibera;

CONSIDERATO che la possibilità di far ricorso ai nuovi stanziamenti di cui al comma 977 della legge n. 296/2006 per fronteggiare le esigenze di cui al "considerato" precedente è stata prospettata dal rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze anche nella riunione preparatoria dell'odierna seduta e ribadita nella nota del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 17 maggio 2007, n. 67786;

CONSIDERATO che in seduta il Ministro delle infrastrutture ha consegnato la nota 17 maggio 2007, n. CDG-0016585-P, con la quale l'ANAS, con riferimento alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana lombarda, conferma che tra le fonti finanziarie a propria disposizione risultano le seguenti risorse:

- euro 61.564.000 a valere sui fondi della legge 3 agosto 1998, n. 295, e successivi rifinanziamenti,
- euro 51.640.000 a valere sulle risorse dell'art. 144, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001);

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture;

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ed in particolare prende atto che:

- la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada Pedemontana lombarda si articola:
 - 1) in un asse trasversale principale composto da cinque lotti, da Cassano Magnago – A8 in provincia di Varese sino alla A4 a Osio Sotto – Dalmine in provincia di Bergamo,
 - 2) in un 1° lotto delle tangenziali di Varese e Como;
 - 3) in un 2° lotto delle tangenziali di Varese e Como;
- che la scadenza della concessione è fissata al trentesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera autostrada ed in via presuntiva al dicembre 2045;
- che il costo del collegamento autostradale è stimato in euro 4.005.968.335 lordi ed in euro 3.483.505.088 al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta pari al 20%;
- che il piano finanziario allegato, che è parte integrante della convenzione, prevede il completo ammortamento dell'opera dopo 43 anni di gestione ovvero nel 2063,
- che lo stesso piano riguarda la realizzazione dell'asse autostradale e del 1° lotto delle tangenziali di Como e Varese, iscritti con il valore di euro 3.483.505.088 al netto del presunto ribasso d'asta;
- che alla scadenza della concessione è previsto un valore di subentro pari a euro 1.315.824.000;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che è previsto un contributo pubblico iscritto in convenzione pari a euro 1.028.062.000, mentre nel piano è indicato un valore pari a euro 1.245.000.000,
- che l'allegato J alla convenzione riporta il quadro economico complessivo del progetto aggiornato con le prescrizioni dettate da questo Comitato con delibera n. 77/2006 e adeguato all'elenco prezzi unitari ANAS 2005, nonché comprensivo del 2° lotto delle tangenziali di Varese e Como, attualmente non inserite nell'allegato piano finanziario, per un importo complessivo lordo pari a euro 4.758.180.082,17 (di cui 3.349.596.539,98 per lavori e 1.408.583.542,19 per somme a disposizione) ed un importo al netto del presumibile ribasso d'asta (ora ipotizzato nella citata maggiore percentuale del 20%), pari a euro 4.128.455.932,66;

DELIBERA

1. E' valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pademontana Lombarda S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle eventuali clausole diverse e/o integrative di cui alle emanate linee-guida citate in premessa e subordinatamente all'osservanza delle seguenti, ulteriori prescrizioni:
 - a) le premesse della convenzione dovranno essere integrate con gli estremi della nota dell'ANAS 17 maggio 2007, meglio specificata in premessa, e della nota con cui la Società chiarirà i motivi del differenziale rilevato tra l'importo a carico delle risorse dell'art. 144, comma 7, della legge n. 388/2000 specificato nello schema di convenzione (euro 51.450.000) ed il maggiore importo riportato in detta nota (euro 51.640.000), ferma restando la necessità di adeguare - ove del caso - le indicazioni finanziarie riportate al riguardo nel citato schema;
 - b) all'art. 7, punto 7.1, lettera c), dello schema di convenzione il riferimento all'importo di 36,912 milioni di euro, pari al volume di investimento a suo tempo indicato quale attivabile con la quota di limite di impegno riservata all'opera, deve essere sostituito con il riferimento al "contributo quindicennale di 3,300 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007";
 - c) del pari al citato art. 7, punto 7.1, lettera d), il riferimento all'importo di 878,136 milioni di euro, che indica il volume di investimento attualmente attivabile, deve essere sostituito con il riferimento al "contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dal 2007, 30 milioni di euro a decorrere dal 2008, 40 milioni di euro a decorrere dal 2009";
 - d) lo stesso punto 7.1 della convenzione va integrato con una clausola di salvaguardia finanziaria che limiti l'impegno finanziario dello Stato ai contributi autorizzati a legislazione vigente;
 - e) il piano finanziario, che riporta contributi per euro 1.245.000.000, va modificato in coerenza con i contributi autorizzati;
 - f) all'art. 5, punto 5.4, della convenzione va prevista la verifica, alla fine di ogni periodo regolatorio (5 anni) o in sede di aggiornamento del piano finanziario, del residuo valore contabile del capitale investito, nonché la destinazione



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- degli extraprofitto all'abbattimento del valore residuo dell'infrastruttura in modo che lo stesso non si discosti dal suo valore di mercato;
- g) l'art. 12 della convenzione deve essere integrato in modo da prevedere una specifica procedura per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del piano finanziario;
 - h) all'art. 14, punto 14.2, occorre abrogare la clausola che prevede la corresponsione al concedente di un canone annuo ulteriore, pari al 40% dei proventi derivanti da attività accessorie, rispetto a quello citato all'art. 13;
 - i) il livello iniziale della tariffa deve essere fissato in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione;
 - j) debbono essere precisati i valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale;
 - k) gli investimenti realizzati successivamente all'entrata in esercizio della prima tratta autostradale oggetto della convenzione dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della delibera n. 1/2007,
 - l) il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale con evidenza dei valori attribuiti alle singole variabili.
2. Il Ministero delle infrastrutture, prima dell'approvazione formale della convenzione in questione con decreto da emanare di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, provvederà a verificare l'adeguatezza della copertura finanziaria del costo dei lotti considerati nel piano finanziario allegato allo schema di convenzione in questione in relazione alle iniziative che verranno adottate per coprire le esigenze finanziarie esposte in premessa a seguito dell'accantonamento disposto ai sensi dell'art. 1, comma 507, della legge n. 296/2006 e per assicurare la copertura della riserva di cui all'art. 1, comma 1135, della medesima legge.
3. Il Ministro delle infrastrutture, in fase di sottoposizione del progetto definitivo dell'opera ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, produrrà il quadro economico aggiornato dell'intero collegamento autostradale all'esame, esponendo dettagliatamente le cause di incremento rispetto al costo riportato nel piano finanziario del marzo 2003.

Roma, 17 maggio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Segreteria CIPE

In corso di registrazione
alle Corti del Conto
del 19/6/04

SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA TRA CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A. E AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.P.A.

IL CIPE

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 458, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

VISTO l'art. 60, comma 4, della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), concernente riserva di quota degli stanziamenti previsti per infrastrutture alla spesa per la tutela e gli interventi a favore dei beni culturali, e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003 n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato;

VISTO il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, che all'art. 2, commi 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

VISTA la citata legge n. 296/2006, che:

- all'art. 1, comma 507, prevede specifici accantonamenti per gli esercizi 2007-2008-2009;
- all'art. 1, comma 511, istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali;
- all'art. 1, comma 977, autorizza la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, di cui 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007 per le esigenze infrastrutturali delle capitanerie di porto;
- all'art. 1, comma 979, al fine di assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana lombarda autorizza - a valere sugli importi di cui al citato comma 977 - un contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dal 2007, di 30 milioni di euro a decorrere dal 2008 e di 40 milioni di euro a decorrere dal 2009, prevedendo che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione della suddetta autostrada e di altre due autostrade lombarde vengano trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico che subentri in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e che venga appositamente



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- costituito in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;
- all'art. 1, comma 1135, conferma per il 2007 le disposizioni dell'art. 3, commi 1 e 2, del decreto legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito nella legge 31 marzo 2005, n. 43, in materia di riserva per interventi in favore dei beni culturali;

VISTA la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996) in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

VISTA la delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 138/1996), con la quale, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, è stato istituito presso la Segreteria di questo Comitato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

VISTA la delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

VISTA la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale,

VISTA la nota 27 aprile 2007, n. 150, del Ministero delle infrastrutture, con la quale è stata richiesta, tra l'altro, l'iscrizione - all'ordine del giorno della seduta di questo Comitato - dello schema di convenzione tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.;

VISTO il parere del NARS, che nella seduta del 16 maggio 2007 si è espresso favorevolmente in merito alla rispondenza della suindicata convenzione al dettato della citata delibera n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato a detta delibera n. 1/2007 ed all'aggiornamento dello schema di piano finanziario allegato agli atti convenzionali, segnalando la necessità che tutte le convenzioni, ivi inclusa quella in esame, siano adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato;

CONSIDERATO che l'ANAS ha stipulato, il 29 maggio 1990, con Autostrada Pedemontana lombarda S.p.A. la convenzione per la disciplina della concessione di costruzione e gestione della "Pedemontana Lombarda", approvata con decreto emanato il 31 agosto 1990 dall'allora Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica;

CONSIDERATO che con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), questo Comitato - ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, come modificato dall'art. 13 della legge 1 agosto 2002, n. 166 - ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 1, include, tra i "sistemi stradali e autostradali" del corridoio plurimodale padano, l' "Asse stradale pedemontano (piemontese-lombardo-veneto)";

CONSIDERATO che con delibera 29 marzo 2006, n. 77 (G.U. 219/2006 S.O.), questo Comitato ha approvato con prescrizioni - ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo della menzionata legge n. 443/2001, come modificato ed integrato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189 - il progetto preliminare



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

aggiornato del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varèse-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse", prendendo atto che, secondo gli esiti dell'istruttoria svolta dall'allora Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il costo complessivo dell'opera proposta per l'approvazione era pari a euro 4.665.504.453,47 (di cui 3.784.669.839 riconducibili al costo del progetto originario e 880.614.614,47 al costo aggiuntivo delle integrazioni e modifiche di cui al progetto aggiornato), mentre il costo di realizzazione dell'intero tracciato, nel piano finanziario predisposto dalla concessionaria nel marzo 2006 e allora assunto quale mero documento indicativo delle modalità di copertura del costo, veniva quantificato in euro 4.327.298.000 (3.175.429.000 per lavori e 1.151.869.000 per somme a disposizione) – cui erano da aggiungere ulteriori euro 560.599.000 per varie voci (consulenti, oneri finanziari, IVA, etc.) – e veniva peraltro riportato nella minor cifra di euro 4.559.558.000, in quanto la quota lavori veniva depurata dell'11% quale presumibile ribasso d'asta;

CONSIDERATO che nell'occasione questo Comitato fissava il "limite di spesa" dell'intervento nella citata cifra di euro 4.665.504.453,47 – corrispondente, come esposto, all'importo complessivo del quadro economico riportato nella relazione del Ministero istruttore – e stabiliva il termine entro cui procedere alla revisione della convenzione tra ANAS e Pedemontana Lombarda S.p.A., nella quale definire gli impegni reciproci delle parti – tra l'altro – sotto l'aspetto finanziario e prevedere anche una realizzazione per tratte funzionali, in correlazione con le risorse disponibili, dando comunque priorità alla realizzazione delle tangenziali di Como e di Varese;

CONSIDERATO che questo Comitato, nella richiamata delibera n. 77/2006, disponeva altresì che i Ministri competenti potessero procedere all'approvazione del nuovo atto convenzionale e dei relativi allegati solo allorché il previsto contributo dello Stato fosse stabilito in apposito provvedimento legislativo;

CONSIDERATO che con delibera 29 marzo 2006, n. 75 (G.U. 197/2006), questo Comitato procedeva alla quantificazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), da considerare allocabili dal Comitato stesso, provvedendo in tale contesto ad una più puntuale definizione delle risorse destinate direttamente dalla norma ad interventi inseriti nel Programma ed indicando in euro 3.300.000 la quota di contributo quindicennale da ritenere assegnata alla realizzazione delle opere di cui al "Sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", quota suscettibile di sviluppare – a tasso all'epoca praticato dalla Cassa Depositi e Prestiti per finanziamenti ordinari della durata di 15 anni a tasso fisso – un volume di investimenti di euro 36.912.000 e comprensiva del 3% da riservare ad interventi per beni e attività culturali ai sensi dell'art. 60, comma 4, della legge n. 289/2002;

CONSIDERATO che, a quanto specificato nelle premesse dello schema di convenzione unica all'esame, ai sensi della legge n. 296/2006, già citata, è stata costituita tra ANAS S.p.A. e Infrastrutture lombarde S.p.A. la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.;

CONSIDERATO che il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, con nota 16 maggio 2007, n. 67171, ha, tra l'altro, posto il problema di definire sia le modalità di copertura dell'accantonamento disposto – ai sensi dell'art. 1, comma 507, della legge n. 296/2006 – sul complesso di risorse di cui all'art. 1, comma 78, della citata legge n. 266/2005 sia le modalità di applicazione



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

della riserva del 5% per interventi in favore dei beni culturali, indicando – tra le possibili opzioni – l'utilizzo delle ulteriori risorse recate dal comma 977 della medesima legge n. 296/2006, da stabilire da questo Comitato con apposita delibera;

CONSIDERATO che la possibilità di far ricorso ai nuovi stanziamenti di cui al comma 977 della legge n. 296/2006 per fronteggiare le esigenze di cui al "considerato" precedente è stata prospettata dal rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze anche nella riunione preparatoria dell'oderna seduta e ribadita nella nota del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 17 maggio 2007, n. 67786;

CONSIDERATO che in seduta il Ministro delle infrastrutture ha consegnato la nota 17 maggio 2007, n. CDG-0016585-P, con la quale l'ANAS, con riferimento alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana lombarda, conferma che tra le fonti finanziarie a propria disposizione risultano le seguenti risorse:

- euro 61.564.000 a valere sui fondi della legge 3 agosto 1998, n. 295, e successivi rifinanziamenti;
- euro 51.640.000 a valere sulle risorse dell'art. 144, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001);

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ed in particolare prende atto che:

- la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada Pedemontana lombarda si articola:
 - 1) in un asse trasversale principale composto da cinque lotti, da Cassano Magnago – A8 in provincia di Varese sino alla A4 a Osio Sotto – Dalmine in provincia di Bergamo;
 - 2) in un 1° lotto delle tangenziali di Varese e Como;
 - 3) in un 2° lotto delle tangenziali di Varese e Como;
- che la scadenza della concessione è fissata al ventesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera autostrada ed in via presuntiva al dicembre 2045;
- che il costo del collegamento autostradale è stimato in euro 4.005.968.335 lordi ed in euro 3.483.505.088 al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta pari al 20%;
- che il piano finanziario allegato, che è parte integrante della convenzione, prevede il completo ammortamento dell'opera dopo 48 anni di gestione ovvero nel 2063;
- che lo stesso piano riguarda la realizzazione dell'asse autostradale e del 1° lotto delle tangenziali di Como e Varese, iscritti con il valore di euro 3.483.505.088 al netto del presunto ribasso d'asta;
- che alla scadenza della concessione è previsto un valore di subentro pari a euro 1.315.824.000;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che è previsto un contributo pubblico iscritto in convenzione pari a euro 1.028.062.000, mentre nel piano è indicato un valore pari a euro 1.245.000.000;
- che l'allegato J alla convenzione riporta il quadro economico complessivo del progetto aggiornato con le prescrizioni dettate da questo Comitato con delibera n. 77/2006 e adeguato all'elenco prezzi unitari ANAS 2005, nonché comprensivo del 2° lotto delle tangenziali di Varese e Como, attualmente non inserite nell'allegato piano finanziario, per un importo complessivo lordo pari a euro 4.758.180.082,17 (di cui 3.349.596.539,98 per lavori e 1.408.583.542,19 per somme a disposizione) ed un importo al netto del presumibile ribasso d'asta (ora ipotizzato nella citata maggiore percentuale del 20%), pari a euro 4.128.455.932,66;

DELIBERA.

1. E' valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle eventuali clausole diverse e/o integrative di cui alle emanande linee-guida citate in premessa e subordinatamente all'osservanza delle seguenti, ulteriori prescrizioni:
 - a) le premesse della convenzione dovranno essere integrate con gli estremi della nota dell'ANAS 17 maggio 2007, meglio specificata in premessa, e della nota con cui la Società chiarirà i motivi del differenziale rilevato tra l'importo a carico delle risorse dell'art. 144, comma 7, della legge n. 388/2000 specificato nello schema di convenzione (euro 51.450.000) ed il maggiore importo riportato in detta nota (euro 51.640.000), ferma restando la necessità di adeguare - ove del caso - le indicazioni finanziarie riportate al riguardo nel citato schema;
 - b) all'art. 7, punto 7.1, lettera c), dello schema di convenzione il riferimento all'importo di 36,912 milioni di euro, pari al volume di investimento a suo tempo indicato quale attivabile con la quota di limite di impegno riservata all'opera, deve essere sostituito con il riferimento al "contributo quindicennale di 3,300 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007";
 - c) del pari al citato art. 7, punto 7.1, lettera c), il riferimento all'importo di 878,136 milioni di euro, che indica il volume di investimento attualmente attivabile, deve essere sostituito con il riferimento al "contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dal 2007, 30 milioni di euro a decorrere dal 2008, 40 milioni di euro a decorrere dal 2009";
 - d) lo stesso punto 7.1 della convenzione va integrato con una clausola di salvaguardia finanziaria che limiti l'impegno finanziario dello Stato ai contributi autorizzati a legislazione vigente;
 - e) il piano finanziario, che riporta contributi per euro 1.245.000.000, va modificato in coerenza con i contributi autorizzati;
 - f) all'art. 5, punto 5.4, della convenzione va prevista la verifica, alla fine di ogni periodo regolatorio (5 anni) o in sede di aggiornamento del piano finanziario, del residuo valore contabile del capitale investito, nonché la destinazione



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- degli extraprofitto all'abbattimento del valore residuo dell'infrastruttura in modo che lo stesso non si discosti dal suo valore di mercato;
- g) l'art. 12 della convenzione deve essere integrato in modo da prevedere una specifica procedura per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del piano finanziario;
 - h) all'art. 14, punto 14.2, occorre abrogare la clausola che prevede la corresponsione al concedente di un canone annuo ulteriore, pari al 40% dei proventi derivanti da attività accessorie, rispetto a quello citato all'art. 13;
 - i) il livello iniziale della tariffa deve essere fissato in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione;
 - j) debbono essere precisati i valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'ageguamento annuale;
 - k) gli investimenti realizzati successivamente all'entrata in esercizio della prima tratta autostradale oggetto della convenzione dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della delibera n. 1/2007;
 - l) il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale con evidenza dei valori attribuiti alle singole variabili
2. Il Ministero delle infrastrutture, prima dell'approvazione formale della convenzione in questione con decreto da emanare di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, provvederà a verificare l'adeguatezza della copertura finanziaria del costo dei lotti considerati nel piano finanziario allegato allo schema di convenzione in questione in relazione alle iniziative che verranno adottate per coprire le esigenze finanziarie esposte in premessa a seguito dell'accantonamento disposto ai sensi dell'art. 1, comma 507, della legge n. 296/2006 e per assicurare la copertura della riserva di cui all'art. 1, comma 1135, della medesima legge.
3. Il Ministro delle infrastrutture, in fase di sottoposizione del progetto definitivo dell'opera ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, produrrà il quadro economico aggiornato dell'intero collegamento autostradale all'esame, esponendo dettagliatamente le cause di incremento rispetto al costo riportato nel piano finanziario del marzo 2006.

Roma, 17 maggio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Segreteria CIPE

In carico di registrazione
alla Corte dei Conti

del *PIGOL*

**SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA TRA CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A. E SOCIETA' DI PROGETTO BRE, BE, MI. S.P.A.**

IL CIPE

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 493, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore,

VISTO l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato,

VISTO il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, che all'art. 2, commi 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

VISTA la citata legge n. 296/2006, che all'art. 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e di altre due autostrade lombarde vengano trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e che venga appositamente costituito in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;

VISTA la delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

VISTA la delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 138/1996), con la quale, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, è stato istituito presso la Segreteria di questo Comitato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

VISTA la delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

VISTA la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 41/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

VISTA la nota 27 aprile 2007, n. 150, del Ministero delle Infrastrutture, con la quale è stata richiesta, tra l'altro, l'iscrizione - all'ordine del giorno della seduta di questo



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

Comitato – dello schema di convenzione tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società di progetto BRE.BE.MI. S.p.A.;

VISTO il parere del NARS, che nella seduta del 16 maggio 2007 si è espresso favorevolmente in merito alla rispondenza della suindicata convenzione al dettato della delibera n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui ai punti 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato a detta delibera n. 1/2007 ed all'aggiornamento dello schema di piano finanziario allegato agli atti convenzionali, segnalando la necessità che tutte le convenzioni, ivi inclusa quella in esame, siano adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato;

CONSIDERATO che l'ANAS, con bando del 21 dicembre 2001, ha indetto licitazione privata per l'affidamento in concessione – ai sensi dell'art. 21, comma 2, lett. b), e dell'art. 37 e seguenti della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche ed integrazioni – della progettazione definitiva ed esecutiva, della costruzione e della gestione del predetto collegamento autostradale sulla base del progetto preliminare presentato dalla BRE.BE.MI. S.p.A., individuata quale promotore ai sensi della citata legge, indicando in euro 756.000.000 il costo dell'investimento, di cui euro 679.548.000 per lavori, corrispondente, come si evince dal confronto con gli altri documenti, al costo di realizzazione dell'opera al lordo delle spese generali e al netto dei presumibili ribassi, pari al 25% sui lavori a base d'asta e al 10% sulle spese generali;

CONSIDERATO che la procedura così attivata si è conclusa con l'aggiudicazione definitiva all'ATI BRE.BE.MI. S.p.A. ed altri (mandataria BRE.BE.MI. S.p.A.), effettuata con disposizione del Presidente dell'ANAS 10 giugno 2003, n. 100, e che la relativa convenzione di concessione con ANAS S.p.A. è stata stipulata il 24 luglio 2003 ed è stata approvata con decreto interministeriale 16 ottobre 2003;

CONSIDERATO che nel frattempo con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002, S.O.), questo Comitato – ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, come modificato dall'art. 13 della legge 1 agosto 2002, n. 166 – ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 riporta – nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano", tra i "Sistemi stradali e autostradali" – l'infrastruttura denominata "Asse autostradale medio padano Brescia-Milano. Passante di Mestre" con un costo di euro 2.737.222.000 e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, include – tra i "Corridoi autostradali e stradali" – il "collegamento autostradale Milano-Brescia (Brebemi)";

CONSIDERATO che l'intervento è altresì compreso nel Contratto di programma ANAS 2003-2005, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 27 maggio 2005, n. 72 (G.U. n. 244/2005), per un importo di "progetto", al lordo cioè dei presumibili ribassi d'asta, di euro 866.185.000,

CONSIDERATO che, con delibera 29 luglio 2005, n. 63 (G.U. n. 263/2005), questo Comitato ha approvato con prescrizioni, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, il progetto preliminare del collegamento in questione, prendendo atto che al costo complessivo dell'opera – quantificato dall'ANAS, al lordo dei citati presumibili ribassi d'asta, in circa euro 866.185.000 -- erano da aggiungere circa



Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica

ulteriori euro 714.000.000 per oneri di affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, per oneri connessi alle prescrizioni della Commissione speciale VIA e della Regione Lombardia, nonché per maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dei costi dei materiali di costruzione e fissando quindi in euro 1.580.000.000 il "limite di spesa" dell'intervento;

CONSIDERATO che, nell'occasione, questo Comitato demandava al Ministero delle infrastrutture, d'intesa con la Regione interessata, di predisporre una relazione istruttoria nella quale espone dettagliatamente le categorie di "sovraccosti", soffermandosi in particolare sulla recepibilità delle richieste avanzate in sede istruttoria dai vari soggetti interessati e sulla differibilità di alcuni degli interventi e misure proposti, nonché verificando quali – tra le opere viabilistiche accessorie e le altre misure da considerare improcrastinabili – presentassero un'autonomia che ne consentisse la realizzazione a cura di soggetto diverso dalla concessionaria;

CONSIDERATO che con delibera 20 dicembre 2005, n. 142 (G.U. n. 186/2006), questo Comitato prendeva atto dei contenuti della relazione sui "sovraccosti" come sopra registrati, predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione Lombardia in esito al mandato conferito con la citata delibera n. 93/2005, e prendeva altresì atto degli sviluppi della questione; quantificando in euro 1.235.170.000 il costo complessivo dell'opera – inclusivo dei sovraccosti, ma al netto dei ribassi originariamente stimati ed applicati anche sul costo dei lavori aggiuntivi – e confermando comunque in euro 1.580.000.000 il "limite di spesa" dell'intervento;

CONSIDERATO che, nella citata delibera n. 142/2005, questo Comitato disponeva che l'ANAS redigesse un piano economico-finanziario nel quale individuare, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente in materia, le misure atte a fronteggiare il maggior costo dell'intervento, prevedendo che il Ministero predetto sottoponesse a questo Comitato stesso le linee generali del predetto piano prima dell'approvazione del medesimo, da effettuare con le procedure di rito;

CONSIDERATO che il progetto definitivo dell'opera dovrà essere sottoposto a questo Comitato ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e che in tale occasione si potrà procedere ad una puntuale ricostruzione dell'evoluzione del costo dell'opera, assumendo a riferimento il costo considerato in sede di indizione della citata licitazione privata, e ad approfondire i criteri in base ai quali è stato redatto l'elenco di opere di cui all'allegato M) allo schema di convenzione, nonché a verificare che le opere complementari che in base alle prescrizioni dettate da questo stesso Comitato con la citata delibera n. 93/2005 vengono ad assumere caratteristiche autostradali, e segnatamente la "variante di Liscate" ed il tratto iniziale dall'ex S S 11 al raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, abbiano formato oggetto di adeguata valutazione ai fini ambientali;

CONSIDERATO che, a quanto specificato nelle premesse dello schema di convenzione unica all'esame, ai sensi della citata legge n. 296/2006, è stata costituita tra ANAS S.p.A. e Infrastrutture lombarde S.p.A. la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e che, con nota 17 maggio 2007, consegnata in seduta, detta Società ha precisato che il costo totale delle opere integrate per la risoluzione delle interferenze con la linea ferroviaria AV/AC ammonta ad euro 3.100.000.000, ripartiti, in misura



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

paritaria, tra il concessionario autostradale e RFI e che, al netto dei presunti ribassi d'asta sui lavori, l'importo a carico di quest'ultima è quantificabile in euro 158.000.000;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture, che precisa – tra l'altro – che i fondi a carico di RFI per la realizzazione delle suddette opere interferenti con la linea AV/AC sono stati individuati a valere sulle risorse recate dalla legge finanziaria 2007 ed in via di contrattualizzazione nel nuovo contratto di programma 2007-2011 con la predetta Società, che si riserva di sottoporre prossimamente a questo Comitato;

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società di progetto BRE.BE.MI S.p.A. ed in particolare prende atto:

- che la Società di progetto BRE.BE.MI S.p.A., costituita in data 10 marzo 2004, è subentrata, ai sensi dell'art. 3 della citata convenzione in data 24 luglio 2003 e dell'art. 37-quinquies della legge n. 109/1994, all'ATI BRE.BE.MI S.p.A. ed altri nel rapporto di concessione, assumendo tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla convenzione medesima;
- che la convenzione regola la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale diretto a pedaggio che collega Brescia a Milano con prolungamento senza soluzione di continuità sulle viabilità d'accesso alla città di Milano, ripartendo il traffico sulle principali direttrici d'ingresso alla metropoli nel quadrante est;
- che nelle premesse della convenzione, lettera x), si precisa che "gli importi dei lavori complementari conseguenti alle prescrizioni intervenute, ed approvate dal CIPE nella richiamata Delibera 93/2005, risultano contenuti nei limiti di cui all'articolo 147 del D.Lgs. 163 del 2006 e, ai sensi del medesimo articolo, possono essere affidati al Concessionario";
- che la scadenza della concessione è fissata dopo 19 anni e 6 mesi dall'entrata in esercizio del collegamento autostradale, ovvero al 30 giugno 2032;
- che il costo del collegamento autostradale è indicato nelle premesse della convenzione in euro 1.511.000.000 ai quali sono da aggiungere euro 175.000.000 a carico di RFI, mentre nella relazione al piano finanziario i costi di costruzione sono indicati pari ad euro 1.596.000.000 lordi e ad euro 1.205.000.000 al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta (attualmente stimato nella minore percentuale del 20%) e della quota a carico di RFI pari a euro 158.000.000, al netto del presumibile ribasso d'asta;
- che il piano finanziario allegato, che è parte integrante della convenzione, prevede il completo ammortamento dell'opera dopo 40 anni di gestione ovvero nel 2052;
- che alla scadenza della concessione è previsto un valore di subentro pari ad euro 920.000.000;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che lo schema di convenzione, al punto 3.12, impegna il concessionario ad affidare ad imprese terze, sulla base di una procedura ad evidenza pubblica, i lavori e le opere di cui all'allegato M) allo schema stesso, richiamato in premessa, e che include gran parte degli interventi interessati dagli incrementi di costo registrati dopo l'espletamento della licitazione privata per un totale di euro 398.063.470,90, mentre per le altre opere e lavori è in facoltà del concessionario procedere all'esecuzione direttamente o tramite i soci della società di progetto entro il tetto della percentuale del 70%;
- che il citato schema di convenzione, in relazione all'indispensabilità della contestuale entrata in esercizio del collegamento autostradale in questione e del c.d. "Arco di TEM", attribuisce al concedente la facoltà di affidare al concessionario, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente, la progettazione e/o la realizzazione di detto "Arco di TEM", nonché la relativa gestione sino alla data del subentro della concessionaria del sistema tangenziale esterno di Milano (TEM) e con corrispondente previsione di riequilibrio del piano economico-finanziario (art. 21 bis.3) ovvero la facoltà di procedere a tale affidamento anche indipendentemente dalla realizzazione della citata tangenziale qualora la convenzione avente ad oggetto la concessione della TEM non sia stata ancora sottoscritta alla data di approvazione del progetto definitivo del collegamento autostradale all'esame (art. 21 bis.4);

DELIBERA

1. E' valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società di progetto BRE BE.MI. S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle eventuali clausole diverse e/o integrative di cui alle emanande linee-guida citate in premessa e all'osservanza delle seguenti, ulteriori prescrizioni:
 - a) all'art. 5, punto 5.4, della convenzione va prevista la verifica, alla fine di ogni periodo regolatorio (5 anni) o in sede di aggiornamento del piano finanziario, del residuo valore contabile del capitale investito, nonché la destinazione degli extraprofiti all'abbattimento del valore residuo dell'infrastruttura in modo che lo stesso non si discosti dal suo valore di mercato;
 - b) l'art. 11 della convenzione deve essere integrato in modo da prevedere una specifica procedura per l'aggiornamento e per "eventuale revisione del piano finanziario;
 - c) il livello iniziale della tariffa deve essere fissato in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione;
 - d) devono essere precisati i valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- e) gli investimenti realizzati successivamente all'entrata in esercizio della prima tratta autostradale oggetto della convenzione dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della delibera n. 1/2007;
 - f) il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale con evidenza dei valori attribuiti alle singole variabili.
2. L'iter di approvazione della convenzione potrà concludersi con la prevista emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture, da effettuare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, solo allorché il predetto Ministro delle infrastrutture avrà verificato l'effettiva disponibilità, nell'ambito dello stipulando Contratto di programma 2007-2011 con RFI S.p.A. con cui finalizzare le risorse della legge finanziaria 2007, della necessaria copertura della quota di costo posta a carico della Società per le opere risolutive delle interferenze tra la nuova autostrada e la linea AV/AC.
- Il decreto di cui sopra riporterà anche una clausola che subordini l'esercizio della facoltà riconosciuta al concessionario dagli artt. 21 bis.3 e 21 bis.4 ad esplicita autorizzazione dei Ministri concertanti, da rilasciare previa presentazione del piano economico-finanziario rivisitato in modo da assicurare il riequilibrio in relazione al costo aggiuntivo di realizzazione e gestione del suddetto "Arco di TEM".

Roma, 17 maggio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI



MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Segreteria CIPE

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

In corso di registrazione
alla Camera dei Conti
dal 18/6/07

**SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' DI PROGETTO
AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.P.A.**

IL CIPE

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

VISTO l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

VISTO l'art. 21 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito nella legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante disposizioni in materia di concessioni autostradali, così come modificato dall'art. 2, comma 89, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, appresso menzionato;

VISTO il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, che all'art. 2, comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali, successivamente modificate dall'art. 1, comma 1000, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

VISTA la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe;

VISTA la delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 138/1996), con la quale, ai sensi del punto 20 della delibera di cui sopra, è stato istituito presso la Segreteria di questo Comitato il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, qui di seguito denominato NARS;

VISTA la delibera 17 novembre 2006, n. 139, recante direttive per la modifica della composizione del NARS;

VISTA la delibera 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 1/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

VISTA la nota 27 aprile 2007, n. 150, del Ministero delle infrastrutture, con la quale è stata richiesta, tra l'altro, l'iscrizione - all'ordine del giorno della seduta di questo Comitato - dello schema di convenzione tra ANAS S.p.A. e Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.;

VISTO il parere del NARS, che nella seduta del 22 maggio 2007 ha espresso parere favorevole in merito alla rispondenza della suindicata convenzione al dettato della delibera n. 1/2007 e alla normativa vigente di settore, a condizione che si tenga conto di alcune osservazioni e che si proceda con priorità assoluta all'elaborazione delle linee-guida di cui agli artt. 3.3 e 3.12 del documento tecnico allegato alla delibera n.



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

1/2007 ed all'aggiornamento dello schema di piano finanziario allegato agli atti convenzionali, segnalando la necessità che tutte le convenzioni, ivi inclusa quella in esame, siano adeguate alle citate linee-guida e allo schema di piano finanziario aggiornato;

CONSIDERATO che, con bando pubblicato nella G.U. del 3 luglio 2003, ANAS S.p.A. ha indetto licitazione privata per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione e della gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo mediante contratto di concessione – ex art. 19, commi 2 e 2-bis, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche ed integrazioni – con una società, da costituirsi ai sensi e per gli effetti dell'art. 37-quinquies della medesima legge, partecipata in misura minoritaria dalla stessa ANAS;

CONSIDERATO che con delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), questo Comitato – ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, come modificato dall'art. 13 della legge 1 agosto 2002, n. 166 – ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 1, include – tra i "Sistemi stradali e autostradali" del corridoio plurimodale padano – l'infrastruttura "Autostrada Asti-Cuneo";

CONSIDERATO che tra gli interventi previsti nel Piano pluriennale della viabilità nazionale 2003-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 18 marzo 2005, n. 4 (G.U. n. 165/2005), figura l'infrastruttura "Autostrada Asti-Cuneo" con un importo di euro 1.305.790.000 e che nella relativa relazione sono riportati i contributi assegnati all'opera;

CONSIDERATO che l'opera è anche compresa nel Contratto di Programma ANAS 2003-2005, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 27 maggio 2005, n. 72 (G.U. n. 244/2005), con il medesimo importo di euro 1.305.790.000 e con la previsione di un finanziamento ANAS di euro 200.000.000;

CONSIDERATO che, con nota 23 maggio 2007, n. 176, il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso copia del foglio 27 novembre 2006, n. CDG-0121817-P, in precedenza inoltrato al Ministero dell'economia e delle finanze, con il quale l'ANAS ha specificato che la propria quota di partecipazione al capitale sociale della suddetta Società di progetto, pari a euro 70.000.000, e il citato contributo pubblico di euro 200.000.000, oltre IVA, sono assicurati da 5 contratti di finanziamento stipulati in data 11 aprile 2002 con la banca Dexia-Crediop ed attivati – ai sensi dei decreti dell'allora Ministro dei lavori pubblici 2 ottobre 2000, n. 773/UT/IV, e 8 marzo 2001, n. 314/UT/IV, modificati con decreto 15 settembre 2004, n. 2767 – a valere sui limiti di impegno cui alle leggi 3 agosto 1998, n. 295, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture che – tra l'altro – precisa di ritenere legittimo quanto previsto all'art. 3, punto 3.2, lettera w), della convenzione in esame, ovvero che per l'affidamento dei lavori non sono da considerarsi terzi le società controllate e collegate indicate all'art. 10, punti 10.3 e 10.4, della stessa convenzione;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

PRENDE ATTO

dei contenuti dello schema di convenzione unica da stipulare tra ANAS S.p.A. e la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. ed in particolare prende atto:

- che il procedimento concorsuale avviato con il citato bando di gara si è concluso con l'aggiudicazione a favore del raggruppamento SALT S.p.A (mandataria), GRASSETTO LAVORI S.p.A. e ITINERA S.p.A., effettuata in via definitiva il 29 settembre 2005;
- che in data 1 marzo 2006 è stata costituita, ai sensi dell'art. 37-quinquies della legge n. 109/1994, la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. con la quale l'ANAS, in data 23 marzo 2006, ha stipulato una convenzione di concessione, che non ha peraltro acquisito efficacia a seguito della mancata emanazione del previsto decreto interministeriale di approvazione;
- che la convenzione all'esame regola la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo, articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto di circa 19 Km dell'autostrada Torino-Savona;
- che ciascuno dei tronchi è suddiviso in lotti alcuni dei quali - puntualmente individuati e aventi un'estesa di Km 39,506 - sono stati già realizzati o sono in corso di realizzazione da parte di ANAS e formano oggetto di concessione di mera gestione, mentre per i residui Km 50,698 la concessione è di costruzione e gestione;
- che la durata della concessione è fissata in 27 anni e 6 mesi che decorrono dalla data di efficacia della convenzione, con scadenza indicata presuntivamente al 2035;
- che il costo delle opere nel piano finanziario allegato alla convenzione, che di questa è parte integrante, è stimato in euro 1.243.098.000 lordi (lavori e somme a disposizione) - che comprendono anche le spese, pari a euro 12.258.000, da rimborsare ad ANAS S.p.A. per i progetti definitivi ed esecutivi dei lotti messi in gara e da realizzare a cura del concessionario - e in euro 988.382.000, al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta stimato pari al 21,73%;
- che il suddetto piano finanziario prevede il completo ammortamento dell'opera a fine concessione;
- che è previsto un contributo pubblico a carico di ANAS S.p.A. pari a euro 200.000.000;

DELIBERA

- 1 E' valutato favorevolmente lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.A. e la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dovrà essere adeguata alle eventuali clausole diverse e/o integrative di cui alle emanande linee-guida citate in premessa e subordinatamente all'osservanza delle seguenti, ulteriori prescrizioni:



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- a) la convenzione dovrà riportare gli estremi della nota dell'ANAS in data 27 novembre 2006, meglio specificata in premessa, e dei decreti ministeriali del pari richiamati in premessa, a garanzia della copertura finanziaria del contributo di euro 200.000.000, nonché di euro 70.000.000 quale apporto al capitale sociale a carico della stessa ANAS;
 - b) all'articolo 3, punto 3.7, deve essere abrogata l'espressione "eventuale valore di subentro";
 - c) l'art. 11 della convenzione deve essere integrato in modo da prevedere una specifica procedura per l'aggiornamento e per l'eventuale revisione del piano finanziario;
 - d) il livello iniziale della tariffa deve essere fissato in modo da eguagliare il valore attuale dei ricavi da pedaggio e il valore attuale dei costi ammessi in relazione agli investimenti effettuati dall'avvio dei lavori sino all'entrata in funzione della prima tratta autostradale oggetto della convenzione;
 - e) devono essere precisati i valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale;
 - f) gli investimenti realizzati successivamente all'entrata in esercizio della prima tratta autostradale oggetto della convenzione dovranno essere remunerati esclusivamente dopo la loro realizzazione, ai sensi della delibera n. 1/2007;
 - g) il tasso di congrua remunerazione del capitale per gli investimenti previsti dalla convenzione in oggetto deve essere definito secondo la metodologia del costo medio ponderato del capitale con evidenza dei valori attribuiti alle singole variabili;
 - h) gli importi delle sanzioni pecuniarie, previsti all'art. 26, punto 26.7, della convenzione, dovranno essere adeguati agli importi fissati dall'art. 2, comma 86, lettera d), del decreto legge n. 262/2006, convertito nella legge n. 286/2006.
- 2 Il Ministero delle infrastrutture, in fase di sottoposizione a questo Comitato del progetto dell'opera ai sensi delle norme della citata legge n. 443/2001 e dei decreti legislativi attuativi, le cui disposizioni sono trasfuse nel decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, presenterà il quadro economico aggiornato dell'intero collegamento autostradale all'esame, evidenziando le singole tratte già realizzate o in corso di realizzazione da parte dell'ANAS rispetto alle rimanenti da realizzare a cura del concessionario ed indicando il relativo costo e le rispettive coperture finanziarie.

Roma, 23 maggio 2007

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabio GOBBO

IL PRESIDENTE
Romano PRODI