SCHEMA DI CONVENZIONE-TIPO PER LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI DI CUI ALL’ARTICOLO 37, COMMA 2, LETTERA G-BIS), DEL D.L. 201/2011.

Documento di consultazione.

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

SOMMARIO DEL DOCUMENTO 2
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI 4
SCHEMA DI CONVENZIONE PER L’AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE RELATIVA ALLE TRATTE AUTOSTRADALI: [●] 5
PREMESSE 5
Sezione I AMMINISTRATIVA CONTRATTUALE 7
Articolo 1 PREMESSE E DEFINIZIONI 7
Articolo 2 OGGETTO 10
Articolo 3 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO 11
Articolo 4 DURATA DELLA CONCESSIONE 17
Articolo 5 RAPPORTI INERENTI ALLA SUCCESSIONE TRA CONCESSIONARIO SUBENTRANTE E USCENTE 18
Articolo 6 GARANZIE 18
Articolo 7 RESPONSABILITÀ VERSO TERZI E ASSICURAZIONI 19
Articolo 8 RISCHIO TRAFFICO 20
Articolo 9 POTERI ED OBBLIGHI DEL CONCEDENTE 20
Sezione II TECNICA 21
Articolo 10 ATTIVITA’ DI PROGETTAZIONE - MANUTENZIONE STRAORDINARIA E NUOVE OPERE 21
Articolo 11 COSTRUZIONE – MANUTENZIONE STRAORDINARIA E NUOVE OPERE 22
Articolo 12 ESPROPRIAZIONE 23
Articolo 13 VERIFICHE E COLLAUDI 24
Articolo 14 GESTIONE E MANUTENZIONE ORDINARIA 25
Articolo 15 RESILIENZA CLIMATICA DELLE INFRASTRUTTURE 26
Articolo 16 VIGILANZA DEL CONCEDENTE 27
Articolo 17 EFFICIENZA, MONITORAGGIO E TRASPARENZA DEI CANTIERI 27
Sezione III GESTIONE OPERATIVO-AMMINISTRATIVA 28
Articolo 18 FACOLTÀ DEL CONCESSIONARIO 28
Articolo 19 ESENZIONI ED AGEVOLAZIONI 28
Articolo 20 REGIME DEI LAVORI E DELLE FORNITURE DI BENI E SERVIZI AFFIDATI A TERZI 29
Articolo 21 CARTA DEI SERVIZI 29
Sezione IV ECONOMICO-FINANZIARIO-PATRIMONIALE 29
Articolo 22 BILANCIO E PARTECIPAZIONI DEL CONCESSIONARIO 29
Articolo 23 AUTORIZZAZIONI PER MODIFICAZIONI SOGGETTIVE E/O OGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO 31
Articolo 24 CANONE DI CONCESSIONE 32
Articolo 25 ATTIVITÀ' ACCESSORIE 32
Sezione V REGOLAZIONE ECONOMICO-TARIFFARIA 33
Articolo 26 EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLA CONCESSIONE E MECCANISMO DI RECUPERO/RISERVA IN RELAZIONE AL RENDIMENTO AMMESSO 33
Articolo 27 ALLOCAZIONE RISCHI E MATRICE DEI RISCHI 33
Articolo 28 SISTEMA TARIFFARIO E DINAMICA TARIFFARIA 33
Articolo 29 OBIETTIVO DI INCREMENTO DI PRODUTTIVITÀ DA EFFICIENTAMENTO 35
Articolo 30 PIANO ECONOMICO FINANZIARIO 35
Articolo 31 TARIFFE DI PEDAGGIO 36
Articolo 32 ADEGUAMENTO TARIFFARIO 37
Articolo 33 REVISIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO 38
Articolo 34 QUALITÀ DEI SERVIZI 39
Sezione VI SANZIONI E PENALI 39
Articolo 35 PENALI 39
Articolo 36 SANZIONI 41
Sezione VII VICENDE DELLA CONCESSIONE 41
Articolo 37 DISPOSIZIONI GENERALI SULL’ESTINZIONE DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE 41

Articolo 38 RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO E DEL CONCEDENTE 42
Articolo 39 RECESSO DEL CONCEDENTE DAL CONTRATTO DI CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE 43
Articolo 40 RECESSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO SUL RIEQUILIBRIO DEL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO 44
Sezione VIII DISPOSIZIONI FINALI 44
Articolo 41 FORO COMPETENTE 44
Articolo 42 CLAUSOLA SOCIALE 44
Articolo 43 COMUNICAZIONI 44
Articolo 44 EFFICACIA DELLA CONVENZIONE 45
Articolo 45 RICHIAMO ALLE NORME LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI 45
Articolo 46 SPESE DI CONTRATTO E TRATTAMENTO FISCALE 45

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

ANAC	Autorità Nazionale Anticorruzione
ART o **Autorità**	Autorità di regolazione dei trasporti
CA	Concessionario autostradale
CIPESS	Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (già CIPE)
Codice	Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36
MEF	Ministero dell’economia e delle finanze
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (precedentemente Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, MIMS)
NARS	Nucleo di consulenza per l’Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità
PEF	Piano Economico Finanziario
PFR	Piano Finanziario Regolatorio
TIR	Tasso interno di rendimento
WACC	*Weighted Average Cost of Capital*

SCHEMA DI CONVENZIONE PER L’AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE RELATIVA ALLE TRATTE AUTOSTRADALI: [●]

TRA

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradali, in seguito denominato per brevità “Concedente” ovvero “Parte”,

e la Società [●], in seguito denominata anche “Concessionario” ovvero “Parte” e, congiuntamente al Concedente, “Parti”.

L’anno [●], il giorno [●] del mese di [●], in Roma (RM), presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessioni autostradali

SONO PRESENTI

DA UNA PARTE

[●], nato a [●] il [●], nella sua qualità di Direttore Generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito: il Concedente);

E DALL’ALTRA

[●], nato a [●] il [●], nella sua qualità di [●] della [●], come risulta da [●] (di seguito: il Concessionario);

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

PREMESSE

1. il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (di seguito, il “Codice”) nel Libro IV, reca la disciplina del Partenariato Pubblico Privato e, nella Parte II, quella delle concessioni e delle relative modalità di aggiudicazione;
2. la legge 16 dicembre 2024, n. 193 (di seguito, la “legge 193/2024”), reca, tra l’altro, disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali, integrando e specificando le norme contenute nel Libro IV, Parte II, del Codice;
3. ai sensi dell’articolo 7 del Codice e dell'articolo 16, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica), le pubbliche amministrazioni possono procedere all'affidamento di contratti di concessione in via diretta in favore di una “Società *in house*”, intendendosi per tale la società sulla quale l'Amministrazione concedente esercita un controllo analogo (o controllo analogo congiunto) a quello esercitato sui propri servizi e che soddisfa cumulativamente i seguenti requisiti: a) lo svolgimento di oltre l'80 per cento delle proprie attività nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'Amministrazione controllante o dagli enti pubblici soci (requisito dell'attività prevalente); b) l'assenza di partecipazione diretta di capitali privati,

salvo forme di partecipazione che non comportano controllo o potere di veto previste dalla legge e che non esercitano un'influenza determinante;

4. l’art. 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (di seguito, il “Decreto”), attribuisce all’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito “ART”), con particolare riferimento al settore autostradale e per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025, il compito di “[…] *stabilire il sistema tariffario per la definizione delle tariffe basato sul modello del price-cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze, uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti in house; a esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti con gara e in house nonché sugli aggiornamenti o sulle revisioni delle convenzioni autostradali; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e di stimolare la concorrenza per confronto*”;

5. ai sensi dell’art. 37, comma 2, lettera a) del Decreto, ART provvede “*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie […] alle reti autostradali*”;

6. ai sensi dell’art. 37, comma 2, lettera e) del Decreto, ART provvede: “*a definire in relazione* […] *alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori* […] *delle infrastrutture di trasporto* […]”;

7. l’art. 37, comma 3, lettera b) del Decreto stabilisce che ART, tra l’altro, determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate;

8. ai sensi dell’art. 37, comma 3, lettera c), del Decreto, ART, tra l’altro: “*propone all’amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione* […]*, qualora sussistano le condizioni previste dall’ordinamento*”;

9. ART ha approvato le Misure per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;

10. ART ha approvato le Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i Concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici;

11. ART ha approvato le Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i Concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e di gas naturale liquefatto e delle attività commerciali e ristorative;

12. ART ha approvato le misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei Concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali (di seguito anche CMD);

13. ART ha definito, nell’esercizio delle competenze di cui all’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, il sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui al comma 2, lettera g-bis), del medesimo articolo;

14. ART ha definito i criteri di separazione contabile, gli strumenti di contabilità regolatoria, di pianificazione economico-finanziaria e di monitoraggio inerenti alle concessioni di cui all’articolo 37, comma 2, lettera g) e g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito anche Co.Reg);

I riferimenti alla “regolazione ART vigente” in una determinata materia sono riferimenti agli atti di regolazione adottati dall’Autorità ai sensi dell’art. 37 del d.l. 201/2011 e vigenti in tale materia (la “Regolazione di riferimento”). Per il primo Periodo regolatorio la Regolazione di riferimento è quella vigente alla data di pubblicazione del bando, individuata negli atti di gara. Gli aggiornamenti della Regolazione di riferimento, in quanto previsti e cadenzati per

Periodo regolatorio, sono eventi prevedibili e non costituiscono, di per sé, evento straordinario e imprevedibile ai fini dell'art. 192, comma 1, del Codice; resta ferma la verifica dei relativi presupposti.

ART, con la delibera [●], n. [●], d'intesa con MIT e MEF, ha approvato lo schema di bando-tipo e lo schema di convenzione-tipo per l'affidamento delle concessioni autostradali;

15. ART, qualora, successivamente all'espressione dei pareri previsti dall'art. 37, comma 2, lett. g-bis), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e dall'art. 9 della legge n. 193/2024, emergano elementi che possano configurare la violazione della regolazione vigente, anche con riferimento al sistema tariffario, alle misure concernenti i diritti degli utenti, ai criteri di separazione contabile e contabilità regolatoria, all'adeguamento tariffario annuale e all'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario, potrà esercitare i poteri di vigilanza e sanzionatori ad essa attribuiti dalla normativa di riferimento, ivi compresi quelli previsti dall'art. 37, comma 3, lett. e), i) e l), del medesimo decreto-legge, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.

[le premesse vanno integrate con:

(i) gli atti prodromici alla stipulazione del contratto di concessione, ivi compresi gli atti stipulati e acquisiti nell'ambito delle procedure di cui agli artt. 5 o 9 della legge 193/2024 (parere ART, proposta di convenzione sottoscritta per accettazione da parte del Concessionario, parere CIPESS) e il piano di cui all'art. 13 della legge 193/2024 (fatto salvo quanto previsto all'art. 16 comma 1 bis della medesima legge quale regime transitorio);

(ii) tutte le altre informazioni e atti che il Concedente riterrà di indicare]

TUTTO CIO' PREMESSO

LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE.

Sezione I AMMINISTRATIVA CONTRATTUALE

Articolo 1 PREMESSE E DEFINIZIONI

1. Le premesse, le definizioni di cui *infra*, e gli allegati formano parte integrante e sostanziale della presente convenzione (di seguito, la "**Convenzione**") nonché strumento di specificazione e di interpretazione della medesima secondo i canoni di correttezza e buona fede di cui agli artt. 1362 e seguenti e 1374 del Codice civile.
2. La Convenzione è redatta ai sensi dell'art. 177 del Codice, nonché del Capo I della legge 193/2024, così come definito in esito alla procedura di affidamento.
3. Ai fini della presente convenzione, ferme le definizioni di cui all'art. 1, comma 3, della legge 193/2024, si intendono per:
   a) "**Manutenzione Ordinaria**", gli interventi, concernenti anche quanto previsto dall'art. 3, punto 2, lett. c) che riguardano opere di riparazione, ripristino, rinnovamento e sostituzione di parti delle infrastrutture e gli interventi necessari a integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti, finalizzati al mantenimento di un Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza, come individuati dall'Allegato C) della presente Convenzione.

      Resta fermo che la qualificazione dell'intervento ai fini dell'ammissibilità e del trattamento tariffario è determinata secondo la disciplina regolatoria dell'ART richiamata dalla Convenzione e dai relativi allegati tecnici, nonché secondo le eventuali determinazioni applicative rese dall'Autorità nell'ambito delle verifiche di competenza;
   b) "**Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza**", lo stato della manutenzione, delle condizioni di conservazione e delle condizioni di sicurezza dell'opera idonei ad assicurare, attraverso il rispetto degli

obblighi del Concessionario finalizzati al raggiungimento degli standard manutentivi e gestionali propri del settore e delle relative norme tecniche, la conservazione della naturale vocazione dell’opera nonché la continuità funzionale e di sicurezza della stessa, anche ai fini dell’art. 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Si specifica che, sia alla scadenza della concessione, sia nel caso di cessazione anticipata del rapporto, il Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza è attestato dal Concedente previa verifica tecnica dell’ANSFISA sullo stato dell'Infrastruttura e sui futuri bisogni manutentivi, ponendo a carico del Concessionario uscente ogni onere eventualmente derivante da carenze e difformità rilevate;

c) “**Interventi di Manutenzione Straordinaria**”, gli interventi di manutenzione che non rientrano tra quelli di manutenzione ordinaria, come definita alla lettera a), finalizzati anche all'innalzamento dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura e della durabilità della stessa nel tempo, come individuati dall’Allegato A) della presente Convenzione.

Resta fermo che la qualificazione dell’intervento ai fini dell’ammissibilità e del trattamento tariffario è determinata secondo la disciplina regolatoria dell’ART richiamata dalla Convenzione e dai relativi allegati tecnici, nonché secondo le eventuali determinazioni applicative rese dall’Autorità nell’ambito delle verifiche di competenza;

d) “**Nuove Opere**”, gli interventi di nuova realizzazione, come individuati nell’Allegato A) della presente Convenzione. Resta fermo che la qualificazione degli interventi ai fini dell’ammissibilità e del trattamento tariffario è determinata secondo la disciplina regolatoria dell’ART richiamata dalla Convenzione e dai relativi allegati tecnici, nonché secondo le eventuali determinazioni applicative rese dall’Autorità nell’ambito delle verifiche di competenza;

e) **“Quadrante territoriale”**, l'ambito territoriale - comprendente le aree oggetto della concessione e quelle funzionalmente interferenti con l'infrastruttura autostradale, determinato in funzione della natura, dell'origine, dell'estensione e della possibile evoluzione dei pericoli e dei rischi suscettibili di comprometterne la sicurezza, l'integrità, la funzionalità o la continuità di esercizio - cui si applicano le normative e le regolamentazioni tecniche, di sicurezza e di esercizio vigenti in materia, ivi compreso quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2020 n. 578, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 1° luglio 2022 n. 204, dalla direttiva 2008/96/CE, dal decreto legislativo n. 35/2011, dagli articoli 14, 31, 32 e 33 del Codice della strada, dalle Linee guida ANSFISA, dal decreto del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici 5 novembre 2025 n. 413 e dalle Linee guida nazionali sul monitoraggio, nonché dalle relative successive modificazioni e integrazioni. Esso comprende, ferme restando le aree espressamente individuate dalle normative vigenti, le aree oggetto della concessione, nonché, ove rilevanti ai fini dell’analisi dei rischi, le aree limitrofe o funzionalmente connesse all’infrastruttura autostradale, incluse le pertinenze di esercizio e di servizio, individuate ai sensi dell’articolo 24 del Codice della strada.

f) “**Valore di Subentro**”, indennizzo a carico del Concessionario subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il Concessionario uscente ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori, come attestate nel Piano Finanziario Regolatorio, nonché riscontrate sulla base degli strumenti di contabilità regolatoria, adottati dall’Autorità;

g) “**Rischio operativo**”, il rischio connesso all’esercizio delle attività di cui all’articolo 2, comma 1, come definito dall’articolo 177 del Codice e allocato tra le Parti, al momento della conclusione del contratto, mediante le clausole della Convenzione e la Matrice dei rischi di cui all’Allegato N), in conformità alla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale. La Matrice, parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento nonché della relativa Convenzione, individua, per ciascun rischio, la Parte che lo assume, i relativi obblighi contrattuali e le eventuali misure di mitigazione; costituisce inoltre il riferimento per verificare nel tempo, secondo la regolazione ART vigente, la coerenza dell’equilibrio economico-finanziario e della dinamica tariffaria con l’effettivo rischio operativo assunto dal Concessionario.

Si specifica inoltre che il rischio operativo è trasferito al Concessionario così come definito dalla matrice dei rischi prevista dalla regolazione ART vigente.

h) “**Equilibrio economico-finanziario**”, la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, attestata dagli indicatori previsti dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale e dai relativi strumenti di contabilità regolatoria e pianificazione economico-finanziaria, che sussiste quando – nel rispetto del principio di assunzione del rischio operativo da parte del Concessionario – i ricavi attesi della concessione sono in grado di coprire i costi operativi e i costi di investimento, di remunerare e rimborsare il capitale di debito e di remunerare il capitale di rischio.

i) “**Sistema tariffario**”, insieme delle misure regolatorie adottate dall’ART, ai sensi dell’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, in materia di sistema tariffario di pedaggio autostradale, finalizzate alla determinazione dei livelli tariffari da applicare agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizione di piena disponibilità dell’infrastruttura, al fine di assicurare, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, l’equilibrio economico-finanziario della stessa concessione, in ragione dell’effettivo rischio operativo assunto dal Concessionario. Il recupero dei costi ammissibili attraverso l’applicazione della tariffa deve risultare compatibile con una condizione di sostenibilità dei livelli tariffari da parte degli utenti autostradali, durante l’intero periodo concessorio;

j) “**Programma degli Investimenti**”, documento validato dal Concedente, riportato nell’Allegato D) della presente Convenzione, da aggiornare annualmente, e relativo alla programmazione degli investimenti per ciascun Periodo regolatorio, che il Concessionario redige in conformità allo schema previsto dalla regolazione ART vigente in materia di contabilità regolatoria e pianificazione economico-finanziaria e che, tra l’altro, individua puntualmente, per ciascuno degli interventi, riconosciuti o non riconosciuti in tariffa nel Piano Economico Finanziario, la tipologia dell’opera, la tratta autostradale di pertinenza, nonché il cronoprogramma di realizzazione con dettaglio della ripartizione annuale della relativa spesa;

k) “**Piano Economico Finanziario (PEF**)”, il documento, riportato nell’Allegato E) della presente Convenzione, nel quale sono rappresentati i presupposti e le condizioni per l’equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio;

l) “**Piano Finanziario Regolatorio (PFR)**”, il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, riportato nell’Allegato E) della presente Convenzione, che il Concessionario redige per ciascun Periodo regolatorio in conformità allo schema previsto dalla regolazione ART vigente in materia di contabilità regolatoria e pianificazione economico-finanziaria, da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato;

m) “**Periodo concessorio**”, il periodo di durata della concessione previsto dalla convenzione, sulla base del quale sono redatti il PEF e, per ogni periodo regolatorio di cui si compone il periodo concessorio, il PFR;

n) “**Periodo regolatorio**”, il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il PEF ed il PFR, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale, anche correlativamente alla revisione dei parametri del *price cap* (tra i quali i costi riferibili all’Anno base, l’indicatore di produttività X e, ove previsto, le previsioni di traffico) e del WACC, nonché dei valori di soglia per la valutazione della qualità dei servizi resi dal Concessionario;

o) “**Revisione**”, l’attività di riesame dei presupposti di equilibrio economico finanziario della Concessione, di cui all’art. 192 del Codice. Si specifica che, qualora il concedente ritenesse sussistenti i presupposti per l’applicazione del menzionato art. 192, avvia la procedura di revisione sulla base della sussistenza dei requisiti ex lege, previa comunicazione all’Autorità;

p) “**Vita utile residua**”, il periodo di tempo residuo durante il quale l’opera infrastrutturale garantisce il mantenimento delle proprie prestazioni, funzionalità e adeguati livelli di sicurezza, nel rispetto degli standard manutentivi e gestionali previsti dalle relative normative tecniche, cui il Concessionario è tenuto ad attenersi;

q) “**Procedura di affidamento**”, la procedura di evidenza pubblica di cui all'art. 3, comma 1, della legge 193/2024 ovvero, ricorrendone i presupposti, l'affidamento diretto a società *in house* di cui all'art. 3, comma

2, della medesima legge, all'esito della quale è stata affidata la concessione, come documentata dagli atti di gara ovvero dalla proposta di affidamento di cui all'art. 5 della legge 193/2024 e dai relativi allegati, ivi inclusi il PEF e il PFR;

r) **“Valore della concessione”**: è costituito, ex art. 179 del Codice, dal fatturato totale del concessionario generato per tutta la durata del contratto, al netto dell’IVA, stimato dall’ente concedente, quale corrispettivo dei lavori e dei servizi oggetto della concessione, nonché per le forniture accessorie a tali lavori e servizi, così come risultanti dal PEF redatto secondo la regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale. Il valore è stimato al momento dell’invio del bando di concessione o, nei casi in cui non sia previsto detto bando, al momento in cui l’ente concedente avvia la procedura di aggiudicazione della concessione. Se il valore della concessione al momento dell’aggiudicazione è superiore al valore stimato di oltre il 20 per cento, si considera il valore della concessione al momento dell’aggiudicazione. Il valore stimato della concessione è calcolato secondo un metodo oggettivo specificato nei documenti di gara della concessione e viene ricalcolato in occasione della stipula di eventuale atto aggiuntivo.

Articolo 2 OGGETTO

1. La presente Convenzione disciplina il complesso dei diritti ed obblighi nascenti dal rapporto concessorio tra Concedente e Concessionario, come individuati dal Concedente negli atti della procedura di affidamento. In particolare, la Convenzione ha ad oggetto:

   a) la gestione e Manutenzione Ordinaria delle seguenti tratte autostradali:

      [specificare la descrizione delle tratte autostradali esistenti (da km a km), anche eventualmente soggette ad ampliamenti ed adeguamenti mediante lavori ai sensi della lettera B), come individuate nel bando di gara]

      [in caso di nuove tratte ai sensi della lettera B), specificare la descrizione delle tratte autostradali (da km a km) come individuate nel bando di gara, per le quali la gestione e la manutenzione ordinaria saranno avviate non appena l’opera sarà entrata in esercizio]

   b) la progettazione e l’esecuzione dei lavori di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere:

      [specificare in dettaglio la descrizione delle Nuove Opere]

      [specificare in dettaglio la descrizione dei lavori di Manutenzione Straordinaria]

      [specificare in dettaglio la descrizione dei lavori di realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate agli operatori del trasporto di merci]

2. Il valore della concessione è pari ad euro [●]. [indicare, in cifre e in lettere, il valore del corrispettivo totale dei lavori e dei servizi oggetto della concessione, così come risulta in esito alla procedura di affidamento, sulla base delle previsioni dell’art. 179 del Codice, corrispondente al valore nominale- calcolato a consuntivo laddove si possa far riferimento alla più recente gestione pregressa oppure stimato tenendo conto delle diverse annualità di vigenza del nuovo affidamento, nonché del momento temporale in cui avviene il calcolo dei ricavi previsti dallo svolgimento delle attività autostradali e delle attività accessorie, così come risultanti dal PEF redatto secondo la regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale, includendo inoltre gli ulteriori elementi rilevanti ai sensi del comma 3 del citato articolo del Codice].

3. Il valore complessivo della concessione è calcolato in occasione di ogni aggiornamento quinquennale del PEF, nonché alla stipula di ogni eventuale atto aggiuntivo al contratto di convenzione. Le eventuali modifiche apportate al rapporto concessorio nel periodo di sua vigenza devono, comunque, rispettare il dettato dell’art. 189 del Codice.

4. Sono acclusi alla Convenzione, per formarne parte integrante, i seguenti allegati:

   A) Elenco e descrizione degli interventi di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere e stima dei relativi costi, con quadri economici riferiti a ciascuno intervento;

   B) Descrizione tecnica dell’infrastruttura, ubicazione delle aree di servizio, nonché modalità di esazione del pedaggio;

   C) Elenco e descrizione degli interventi di Manutenzione Ordinaria, classificati per tipologia, corredati dal relativo cronoprogramma di attuazione;

   D) Cronoprogramma degli interventi di Manutenzione Straordinaria e delle Nuove Opere sia in corso che di nuova realizzazione;

E) Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR);

F) Parere rilasciato ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. g-bis, del D.L. 201/2011;

G) Requisiti di solidità patrimoniale;

H) Tariffa all’utenza;

I) Analisi trasportistica, con particolare riferimento alle analisi delle stime dei flussi di domanda attesi;

J) Analisi della sostenibilità tariffaria della concessione;

K) Indicatori di qualità, in conformità alla regolazione ART vigente;

L) Disciplinare per l’applicazione di sanzioni e di penali;

M) Parere dei Servizi della Commissione Europea del [●], ai sensi dell’art. 7-nonies, paragrafo 2, della direttiva 1999/62/CE e ss.mm.ii.;

N) Matrice dei rischi;

O) Sistema tariffario ART;

P) Sistema di gestione della sicurezza, delle azioni preventive, della manutenzione, del monitoraggio dello stato del terreno e dei luoghi ricompresi nel quadrante territoriale, ai sensi dell’art. 3, punto 2, lett. c) dello schema tipo di Convenzione.

Articolo 3 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

1. Il Concessionario assume l’obbligo di provvedere, a propria cura e spese, e con la speciale diligenza professionale richiesta dall'art. 1176, comma 2, del Codice civile e in base alla speciale responsabilità stabilita dagli artt. 2050 e 2051 del Codice civile, alle attività di cui all’art. 2, comma 1, della Convenzione sino alla scadenza della concessione. A tal fine, il Concessionario dichiara di aver posto in essere le attività finalizzate ad acquisire la conoscenza piena dello stato di fatto e di diritto dei luoghi interessati dalla Concessione. Pertanto, non può eccepire, durante la progettazione, l’esecuzione dei lavori o nel corso della gestione, la mancata conoscenza piena dello stato dei luoghi, del quadrante territoriale e/o di relativi elementi, né conseguentemente avanzare eventuali pretese risarcitorie dovute a carenze conoscitive dei luoghi.

2. In particolare, il Concessionario provvede:

   a) alla gestione dell’infrastruttura;

   b) al mantenimento della funzionalità e sicurezza dell’infrastruttura attraverso la Manutenzione Ordinaria della stessa in ottemperanza a quanto previsto dall’Allegato C) della presente Convenzione; a tal fine, il Concessionario si obbliga all’adozione di sistemi di monitoraggio e metodi di ispezione, anche supportati dall’intelligenza artificiale, conformi allo stato dell’arte, adeguati al migliore stato della tecnologia, idonei a verificare costantemente i parametri critici identificativi dell’evoluzione delle condizioni delle parti sensibili dell’opera, del suo stato di salute, e della vita utile residua per almeno 30 (trenta) anni successivi alla scadenza del periodo di concessione, al fine di garantire il Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza dell’infrastruttura;

   c) a garantire, per le sole aree nella disponibilità del Concessionario o comunque di sua competenza ai sensi della legge e della presente Convenzione, l’adozione di adeguate azioni in materia di sicurezza dell’infrastruttura, nonché di adeguate azioni preventive, di manutenzione e di monitoraggio dello stato dei terreni e dei luoghi ricompresi nel quadrante territoriale, con riferimento, quindi, non soltanto all’infrastruttura autostradale, ma anche alle aree sottostanti la carreggiata e/o alle opere d’arte che compongono l’infrastruttura autostradale. Con riferimento alle restanti aree del quadrante territoriali quali, ad esempio, gli alvei dei corsi d’acqua o i versanti di competenza di altri soggetti), il Concessionario ne cura la mappatura e il monitoraggio dei relativi fattori di rischio e ne dà tempestiva segnalazione al Concedente

e ai soggetti competenti, ferme restando le competenze e le responsabilità di questi ultimi per gli interventi di rispettiva competenza. A tal fine, anche allo scopo di mitigare i rischi e di salvaguardare l’efficienza e la piena operatività dell’infrastruttura, il Concessionario, anche mediante il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza per le Infrastrutture Stradali e Autostradali (SGS-ISA), provvede alla mappatura e al costante monitoraggio del quadrante territoriale nel quale si inserisce l’autostrada oggetto della concessione e dei relativi fattori di rischio, dandone evidenza al Concedente e ai soggetti competenti mediante apposita relazione annuale. Il Concessionario assicura, altresì, la rappresentazione cartografica e georeferenziata del quadrante territoriale, nonché il relativo aggiornamento, sulla base delle risultanze delle attività ispettive e di monitoraggio e dell'evoluzione del quadro conoscitivo e territoriale, assicurando inoltre l'integrazione con i sistemi informativi e con i processi di gestione, manutenzione e mitigazione del rischio;

d) alla progettazione, alla realizzazione e gestione degli interventi riportati all’art. 2, comma 1, lettera b) della presente Convenzione, sostenendone i relativi oneri di direzione lavori, di collaudo, di devoluzione in favore dell’ente concedente con accatastamento al demanio dello Stato - ramo strade, ai sensi dell’art. 6, comma 6, della legge 193/2024. La realizzazione dei suddetti interventi dovrà avvenire nel pieno rispetto dei tempi previsti dal Cronoprogramma degli interventi riportato nell’Allegato D) della presente Convenzione;

e) alla tempestiva segnalazione al concedente di eventuali interventi di manutenzione straordinaria che dovessero rendersi necessari (a causa di eventi imprevisti/imprevedibili o per adeguamenti normativi) durante la vita della concessione, tenuto conto dell’allocazione dei rischi prevista dalla presente Convenzione;

f) al rispetto dei contenuti del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio riportati nell’Allegato E) della presente Convenzione e successivi aggiornamenti;

g) ad attuare le direttive concernenti l'erogazione dei servizi all'utenza da parte del Concessionario con l'individuazione dei livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e dei livelli specifici riferiti alla singola prestazione, assunte dal Concedente;

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

i) al costante aggiornamento, il primo dei quali entro 90 (novanta) giorni dall’efficacia della presente Convenzione, ai sensi dell’art. 13, comma 6 del Decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii, del Catasto Strade, della cartografia e delle pertinenze autostradali secondo le modalità previste dalla normativa vigente e dalle disposizioni del Concedente;

j) al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti delle tratte autostradali assentite in concessione;

k) a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno successivo all'inizio dell'esercizio, il programma dei lavori di Manutenzione Ordinaria che intende eseguire nell'anno successivo distinti secondo la classificazione riportata nell'elenco di cui all'Allegato C) della presente Convenzione e secondo i criteri definiti dalla regolazione ART vigente;

l) a presentare al Concedente, per l’approvazione, i progetti di Manutenzione Straordinaria e Nuove Opere;

m) a provvedere al popolamento dell’Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP) e ad altri sistemi di gestione individuati dal Concedente, assicurando la coerenza e la tempestività dei flussi informativi relativi agli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e nuove opere;

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

o) ad applicare i criteri di predisposizione del sistema di contabilità regolatoria, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi secondo la regolazione ART vigente;

p) ad inviare al Concedente, entro 30 (trenta) giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, nonché all’Autorità, entro i termini previsti dalla regolazione ART vigente, il fascicolo di contabilità regolatoria redatto in attuazione della medesima regolazione, nonché una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal Concessionario, attestante il rispetto delle prescrizioni contenute nella medesima regolazione;

q) ad assumere il rischio operativo secondo la corretta allocazione definita in sede di conclusione del contratto per effetto delle clausole contrattuali pattuite e nel rispetto della regolazione ART vigente;

r) a realizzare gli investimenti nei tempi previsti dalle pattuizioni convenzionali iniziali; la riprogrammazione, anche soltanto temporale, è ammessa esclusivamente quando: *i)* non alteri la natura generale della concessione e non implichi una modifica sostanziale della stessa, ai sensi dell’articolo 189, comma 4, lettere a) e b), del Codice e della regolazione ART vigente, e ii) quando essa rispetti le disposizioni dell’Autorità in materia di ammissibilità dei costi addizionali di cui alla regolazione ART vigente.

L'eventuale riprogrammazione degli investimenti rispetto al Programma degli investimenti allegato alla Convenzione e recepito nel PEF iniziale, anche qualora approvata dal concedente nei casi consentiti dalla legge e dalla presente Convenzione, non costituisce, di per sé, causa di esclusione, sospensione o attenuazione dell'applicazione delle misure regolatorie adottate dall'ART in materia di ritardata realizzazione degli investimenti, inclusi i meccanismi di accantonamento ivi previsti.

Fermo restando quanto precede e senza alterare l'originaria allocazione del rischio operativo, costituiscono eccezioni esclusivamente *i)* l'approvazione, da parte del concedente, di varianti progettuali nei casi consentiti dalla legge, ovvero *ii)* il ricorrere di cause di forza maggiore o di altre cause non imputabili al Concessionario previste dall'ordinamento, qualora tali circostanze rendano oggettivamente necessaria una modifica del cronoprogramma degli interventi. In tali casi, la riprogrammazione e i relativi effetti sul cronoprogramma degli investimenti, nonché sulla disciplina regolatoria applicabile, sono ammessi esclusivamente nei limiti del perimetro tecnico, funzionale e temporale della variante approvata ovvero dell'evento non imputabile al Concessionario e nella misura strettamente necessaria alla realizzazione delle lavorazioni e delle attività direttamente interessate dalla variante medesima ovvero al superamento degli effetti dell'evento non imputabile. Restano pertanto ferme, per ogni ulteriore lavorazione, attività o componente dell'intervento non direttamente interessata dalla variante o dall'evento non imputabile, le originarie tempistiche del Programma degli investimenti e la piena applicazione delle misure regolatorie adottate dall'Autorità. Parimenti, la riprogrammazione conseguente alla variante o all'evento non imputabile non costituisce, né può costituire, titolo per il differimento delle tempistiche relative ad altri interventi ricompresi nel Programma degli investimenti, i quali restano soggetti alle originarie previsioni convenzionali e ai conseguenti meccanismi regolatori;

s) a mantenere, durante l’intero orizzonte temporale del PEF, un livello di indebitamento finanziario tale da non compromettere la resilienza economico e finanziaria delle attività oggetto di concessione, le quali costituiscono un servizio di interesse economico generale;

t) con riferimento alla verifica dell’adeguamento annuale dei livelli tariffari nel corso del periodo regolatorio, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, a formulare al concedente entro il 15 ottobre, trasmettendola per conoscenza all’Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione delle pertinenti componenti tariffarie, comprendente la conseguente proposta di aggiornamento del PFR;

u) alla trasmissione, su richiesta del Concedente e, in ogni caso, con cadenza trimestrale, delle informazioni inerenti ai 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. 17 della presente Convenzione, consentendo al Concedente ogni attività di verifica e ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di

raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi. Le informazioni devono essere trasmesse conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo;

v) alla trasmissione al Concedente, nonché per conoscenza all’Autorità, su base annuale, di una relazione da inviare entro 30 (trenta) giorni dall’approvazione del bilancio di esercizio, atta ad evidenziare i fatti che a giudizio del Concessionario determinerebbero una modifica nella previsione dei costi assunti a presupposto del PEF vigente;

w) a gestire la componente per oneri integrativi (Toi) e i costi esterni (ulteriori variazioni tariffarie) come previsto dalla regolazione ART vigente;

x) a certificare il bilancio, ai sensi dell’art. 11, comma 5, della legge n. 498/92 e ss.mm.ii., a mezzo di una società di revisione, da scegliere ai sensi della normativa vigente;

y) a mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale, così come previsti nell’Allegato G) della presente Convenzione;

z) ad applicare il Codice nelle procedure di affidamento dei contratti di lavori, servizi e forniture che ritenga di affidare a terzi;

aa) a fornire al Concedente le garanzie di cui all’art. 117 del Codice per i servizi, le forniture e le opere che intenderà eseguire direttamente;

bb) 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 ai sensi dell'art. 2387 del Codice civile;

cc) a non ostacolare direttamente o indirettamente l'esercizio da parte dell’ART, nei limiti delle competenze alla stessa attribuite, e del Concedente dei poteri di ispezione, di accesso e di acquisizione della documentazione e delle notizie utili alla verifica del rispetto da parte del Concessionario degli obblighi su di esso gravanti ai sensi di legge e della Convenzione nonché a fornire all’ART, nei limiti delle competenze alla stessa attribuite, e al Concedente, per i medesimi fini, tutte le notizie dagli stessi richiesti;

dd) a prestare in caso di operazioni di carattere straordinario (fusioni, scissioni, trasformazioni, acquisti o cessioni di rami d'azienda e simili) tutte le garanzie idonee ad assicurare la completa realizzazione delle opere assentite in concessione e non eseguite alla data dell'operazione;

ee) a richiedere la preventiva autorizzazione del Concedente per l'esecuzione di operazioni di carattere straordinario finalizzata a verificare la permanenza dei requisiti richiesti negli atti della procedura di affidamento in conformità alla normativa eurounitaria di cui al Regolamento CE n. 139/2004 nonché alla normativa nazionale ad essa compatibile;

ff) a sottoporre al parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici per la loro valutazione tecnico -economica, i progetti delle opere nei casi previsti dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 giugno 2015, n. 203, adottato ai sensi dell’art. 11, comma 5-bis, della legge n. 498/1992 e ss.mm.ii., nonché, nei casi previsti dal Codice;

gg) a richiedere al CIPESS il Codice Unico di Progetto, ai sensi dell'art. 11, commi 1 e 2, della legge n. 3/2003 e per le finalità di cui all'art. 1, commi 5 e 6, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per ogni intervento - anche se realizzato con risorse finanziarie derivanti da tariffa - e di riportare il medesimo Codice su tutta la documentazione amministrativa e contabile relativa all'intervento stesso. Il Concessionario si impegna a fornire, in tale contesto, anche flussi costanti di informazioni al CIPESS e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, suo tramite, al Ministero dell'economia e delle finanze, con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della citata legge n. 144/1999 e al monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229;

hh) a concedere l'accesso gratuito ed incondizionato all’infrastruttura all'Autorità di Pubblica Sicurezza nei limiti ed in adempimento delle disposizioni normative e regolamentari in vigore;

ii) al pieno rispetto della Direttiva 1999/62/CE e ss.mm.ii. e della Direttiva 2004/52/CE e ss.mm.ii., e della relativa normativa nazionale di recepimento;

jj) al pieno rispetto di quanto definito dalla regolazione ART vigente in materia di gare per l’affidamento dei servizi nelle aree di servizio autostradali (servizi di ricarica dei veicoli elettrici; servizi di distribuzione di carbolubrificanti, di gas naturale compresso e di gas naturale liquefatto; attività commerciali e ristorative);

kk) a dare attuazione a quanto stabilito dalla regolazione ART concernente il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei Concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali, prevedendone l’applicazione secondo le tempistiche ivi indicate, nonché al coordinamento informativo, operativo e alla collaborazione con gli altri Concessionari, con il concedente e con l’Autorità, affinché l’App unica e il meccanismo dei rimborsi siano costantemente aggiornati ed implementati, anche dal punto di vista tecnico, sfruttando eventuali nuove tecnologie disponibili;

ll) a rispettare e far rispettare le disposizioni inerenti alla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136;

mm) a subentrare in tutti i rapporti attivi e passivi derivanti dai contratti di appalto dei lavori, riferibili ai soli asset reversibili, avviati dalla società concessionaria uscente [●], i cui lavori non risultano conclusi alla data di efficacia della presente Convenzione. Gli oneri relativi al completamento dei lavori già avviati dai concessionari uscenti, riportati nell'Allegato D) della presente Convenzione, saranno a carico del Concessionario e saranno riconosciuti ammissibili ai fini tariffari;

nn) a realizzare e manutenere le aree di servizio pertinenti all’infrastruttura secondo la pianificazione approvata dal Concedente;

oo) ad assicurare le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall’ART ai sensi dell'art. 37, comma 2, del Decreto;

pp) al rispetto di quanto previsto dagli artt. 13 e 14 del decreto-legge 28 settembre 2018 n. 109, in tema di adozione di un sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità;

qq) a recepire le modifiche all'indicatore di qualità settoriale di cui al successivo art. 34 della presente Convenzione così come definito dalla regolazione ART vigente;

rr) a dare piena attuazione alla Direttiva (UE) 2022/362, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022, a decorrere dalla data di emanazione del Decreto Legislativo di recepimento nell’ordinamento nazionale;

ss) a vigiliare sul rispetto della normativa in materia di pubblicità lungo e in vista dell’autostrada adottando ogni relativo provvedimento ai sensi di legge;

tt) a rilasciare o respingere le istanze presentate da terzi per l’autorizzazione e/o il nulla osta tecnico di competenza in merito al posizionamento di insegne di esercizio lungo e in vista dell’autostrada, nel rispetto delle normative di riferimento e ad esito di apposita istruttoria tecnica;

uu) ad esito di apposita istruttoria tecnica preventiva e previo apposito benestare da parte del Concedente, a stipulare con soggetti terzi richiedenti, apposite convenzioni al fine di regolamentare le condizioni per l’esecuzione e l’esercizio di eventuali opere infrastrutturali interferenti con il corpo autostradale o con altre superfici di proprietà autostradale;

vv) a subappaltare lavori, servizi e forniture a terzi nel rispetto degli artt. 188 e 119 del Codice;

ww) ad adempiere agli obblighi di programmazione, organizzazione, monitoraggio e rendicontazione dei cantieri previsti dall'articolo 17, assicurando la congruità delle risorse, strumenti e tecnologie impiegati e il rispetto

dei cronoprogrammi, nonché la completezza, l'aggiornamento e la verificabilità dei dati trasmessi al *sistema informativo digitale di cui all’art. 17, comma 3.*

3. Qualora, nell’esercizio dei propri obblighi di vigilanza dei beni in concessione, ritenga necessario ed opportuno per la sicurezza del traffico attuare particolari prestazioni, eccedenti il servizio normale, il Concessionario provvede alle spese connesse, effettuate dalle Forze di Polizia Stradale, previo assenso del Concedente. Per il servizio di Polizia Stradale, la costruzione, manutenzione e accatastamento al patrimonio dello Stato delle casermette, che fanno parte integrante delle pertinenze autostradali, costituiscono investimento a carico del Concessionario da riconoscere all’interno PEF.

4. Qualora il Concessionario constati la realizzazione di un’opera all'interno della fascia di rispetto dell’infrastruttura procede a porre in essere tutte le azioni utili e necessarie alla tutela dell’infrastruttura medesima secondo quanto previsto dalla normativa vigente, dandone tempestiva comunicazione al Concedente.

5. Il Concessionario, all’esito della verifica da parte del Concedente della corretta esecuzione dei lavori e del Collaudo di cui all’art. 13 della presente Convenzione, trasferisce gratuitamente le opere di cui all’art. 2, libere da gravami, in proprietà al Concedente con devoluzione al demanio dello Stato, ramo stradale, ai sensi dell'art. 822 del Codice civile. Alla scadenza della concessione, il Concessionario restituisce al Concedente l’infrastruttura, comprensiva delle relative pertinenze, in Stato di Buona Conservazione, Manutenzione e Sicurezza e libera da pesi e gravami e diritti dei terzi in genere.

6. Il Concessionario dà atto ed accetta che l’aggiornamento di periodo del PEF/PFR e l’adeguamento annuale del PFR saranno effettuati secondo le modalità previste dalla regolazione ART vigente. Con le medesime modalità si procederà in caso di revisione del PEF/PFR conseguente ad un nuovo piano di investimenti ovvero ad eventi straordinari che ne determinino una modifica.

7. Tenuto conto che l'importo dei lavori risultante dai progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di cui all'art. 2, comma 1, lettera B), è espresso al lordo del presunto ribasso d'asta, mentre la medesima opera deve essere indicata nel PEF al netto del medesimo ribasso, detto importo è ricalcolato, ai fini tariffari, in sede di approvazione di ciascun progetto, ai sensi della regolazione ART vigente. A tal fine, in sede di approvazione di ciascun progetto, il Concedente applica sull'ammontare dei lavori [in caso di affidamento con procedura di evidenza pubblica]: la percentuale di ribasso offerta dal Concessionario in sede di gara; [in caso di affidamento *in house*]: la percentuale di ribasso convenzionalmente assunta nel PEF e nel PFR allegati alla proposta di affidamento. Qualora dall'affidamento delle opere risulti una percentuale di ribasso diversa, si applica quest'ultima. Se le opere sono affidate a società collegate, non si tiene conto del ribasso praticato dalla società collegata. In tal caso la percentuale è pari alla media dei ribassi ottenuti, con procedure di evidenza pubblica, per lavori simili affidati negli ultimi 6 (sei) mesi dal Concessionario o dal Concedente nella regione interessata o nelle regioni limitrofe, ai sensi della medesima regolazione.

8. Il Concessionario è tenuto a consentire 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 sottoscritto tra le parti.

9. In caso di utilizzo delle pertinenze della sede autostradale, da parte di un Ente locale per la realizzazione di opere di pubblica utilità, lo stesso sarà soggetto al pagamento di oneri agevolati.

10. Il Concessionario ha l'obbligo di mantenere il personale impiegatizio, esattoriale ed operaio dipendente delle società concessionarie uscenti, come risultante dall’ultimo bilancio approvato, allo scopo di garantire il mantenimento dei livelli occupazionali per almeno un triennio, nonché dagli ulteriori documenti messi a disposizione nell'ambito della procedura di affidamento, che conserva il trattamento economico e giuridico in godimento alla data di sottoscrizione della presente Convenzione, nel rispetto del vigente Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il personale dipendente da società e consorzi concessionari di Autostrade e Trafori.

11. Il Concessionario si impegna, entro il termine di dodici mesi dalla data di efficacia della presente Convenzione, a provvedere al popolamento della piattaforma informatica condivisa con il Concedente e a tenere costantemente aggiornate le informazioni richieste dalla Banca dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP), istituita presso il Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 13 della legge 31 dicembre 2009 n. 196.

12. Il Concessionario è tenuto a adottare, a propria cura e spese, sistemi di monitoraggio dinamico delle infrastrutture autostradali, in conformità all’art. 14 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 e successive modificazioni, nonché alle linee guida ministeriali e ai provvedimenti dell’ANSFISA.

13. I dati trasmessi devono essere compatibili con le modalità e i formati previsti per l’Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP), come disciplinato dall’art. 13 del DL 28 settembre 2018, n. 109 e relativo decreto attuativo, nonché con i tracciati record previsti dalla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche – Monitoraggio Opere Pubbliche (BDAP-MOP), gestita dal MEF-RGS, al fine di consentire l’alimentazione dei flussi informativi utilizzati dal CIPESS per il monitoraggio degli investimenti pubblici.

14. Il Concessionario, ai sensi dell’art. 57 D.Lgs. 36/2023, è tenuto per l’intera durata della concessione ad applicare i Criteri Ambientali Minimi (CAM) vigenti in tutti gli affidamenti di lavori, servizi e forniture ricompresi nella presente concessione, assicurandone l’inserimento negli atti della procedura di affidamento, la verifica di conformità in fase esecutiva e la tracciabilità delle verifiche. L’inadempimento costituisce violazione degli obblighi convenzionali e comporta le conseguenze di cui agli artt. 35 e 36 della presente Convenzione.

Articolo 4 DURATA DELLA CONCESSIONE

1. La Convenzione ha una durata complessiva pari a [●] mesi, decorrenti dalla data di efficacia della stessa, conseguente alla registrazione da parte della Corte dei conti del decreto di approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze.

2. Almeno 24 (ventiquattro) mesi prima della scadenza della Convenzione:

   a) il Concessionario trasmette al Concedente gli elementi utili alla ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura, ai sensi dell’art. 4, comma 2, lettera a) della Legge 193/2024;

   b) il Concessionario trasmette al Concedente una relazione sugli investimenti, ai sensi dell’art. 13, comma 1, della legge 193/2024;

   c) il Concedente, direttamente o avvalendosi di ANSFISA, effettua, in contradditorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare ed accertare lo Stato di Buona Conservazione/Manutenzione/Sicurezza dell’infrastruttura in concessione, ai sensi del citato art. 4, comma 2, lettera a), e ordina, se del caso, i necessari rispristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in conformità agli impegni assunti con la Convenzione.

3. Alla scadenza della Convenzione:

   a) il Concessionario restituisce al Concedente l’infrastruttura, comprensiva delle relative pertinenze, in Stato di Buona Conservazione/Manutenzione/Sicurezza e libere da pesi e gravami e diritti dei terzi in genere; è pertanto posto a carico del Concessionario uscente ogni onere eventualmente derivante da carenze manutentive e difformità rilevate;

   b) per le opere affidate in concessione già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, il Concessionario ha diritto, da parte del concessionario subentrante, al riconoscimento del valore di subentro, pari al costo dell'investimento effettivamente sostenuto in piena conformità alle regole e ai criteri definiti dalla regolazione ART vigente, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori, come attestate nel PFR, nonché riscontrate sulla base degli strumenti di contabilità regolatoria adottati dall’Autorità;

c) ai fini della chiusura dei relativi rapporti economici tra Concedente e Concessionario, si applica la disciplina regolatoria vigente adottata dall’ART in materia di somme soggette a vincolo di destinazione, ivi incluse le disposizioni relative al meccanismo di recupero/riserva in relazione al rendimento ammesso e ai meccanismi di accantonamento correlati all’attuazione degli investimenti. Le somme accantonate ai sensi delle predette disposizioni rientrano nella disponibilità del Concessionario oppure sono messe a disposizione del Concedente secondo quanto previsto dalla medesima disciplina regolatoria;

d) il Concessionario consegna al Concedente una relazione finale sul quadrante territoriale ai sensi dell’art. 3, punto 2, lett. c) della presente Convenzione, concernente lo stato dei luoghi, nonché delle opere e delle attività eseguite in ottemperanza a quanto disposto dal medesimo articolo. Tale relazione, comprensiva di tutti i suoi allegati, dovrà essere annessa al bando di gara per l’affidamento della nuova concessione.

L'importo del valore di subentro è a carico del Concessionario subentrante. Il Concedente si impegna a prevedere negli atti della procedura di riaffidamento che il Concessionario subentrante dovrà corrisponderne l’intero valore entro [●] con le modalità [●] [indicare il numero giorni e modalità previste nel bando], prevedendo espressamente la disciplina degli interessi di mora nel caso di ritardato pagamento dell'indennizzo.

4. Le parti prendono atto che, in conformità a quanto prescritto dall’art. 178, comma 5, del Codice, è vietata la proroga della durata della presente convenzione.

Articolo 5 RAPPORTI INERENTI ALLA SUCCESSIONE TRA CONCESSIONARIO SUBENTRANTE E USCENTE

1. Fermo quanto previsto dall’art. 178, comma 5, del Codice, il Concedente si impegna ad avviare il procedimento di individuazione del nuovo Concessionario con congruo anticipo, comunque non inferiore ai 24 (ventiquattro) mesi prima della data di scadenza della concessione e, in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio dell’Infrastruttura.

2. In caso di scadenza anticipata della Convenzione per qualunque motivo, il Concedente, si adopererà per avviare la necessaria procedura di affidamento prontamente, ed in ogni caso entro e non oltre 180 (centottanta) giorni dalla relativa data di scadenza.

3. Qualora alla scadenza della concessione non risulti possibile il subentro del nuovo Concessionario senza soluzione di continuità, nell’ipotesi di proroga del rapporto concessorio con il Concessionario uscente per il tempo strettamente necessario al completamento delle attività di trasferimento della concessione al Concessionario subentrante, si applicano i criteri e i principi di regolazione tariffaria definiti dall’Autorità per tale specifico caso, definiti dalla regolazione ART vigente.

4. In caso di scadenza anticipata della presente Convenzione il Concedente si impegna, anche nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario uscente, a fare in modo che negli atti della procedura di riaffidamento della concessione sia previsto l'obbligo del pagamento al Concessionario uscente da parte del Concessionario subentrante dell’indennizzo calcolato ai sensi delle disposizioni contenute nella presente Convenzione, a seconda della fattispecie che ha portato alla scadenza anticipata.

Articolo 6 GARANZIE

1. Il Concessionario costituisce a favore del Concedente una garanzia, sotto forma di cauzione o fidejussione a sua scelta, per l’esatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali e delle connesse penali per un importo pari al 10% dell'ammontare complessivo dei costi annui operativi di esercizio previsti nel PFR, nel quinquennio successivo, da prestarsi con le modalità di cui all'art. 117 del Codice. In caso di mancato adempimento del Concessionario, il credito dovrà essere soddisfatto, entro 15 (quindici) giorni, da parte del garante a prima e semplice richiesta, cioè con espressa rinuncia ad avvalersi del beneficio della preventiva escussione previsto dall'art. 1944 c.c. e del termine di decadenza di cui al comma 1 dell'art. 1957 c.c.

2. La garanzia fidejussoria di cui al precedente comma 1, allegata alla presente Convenzione ha scadenza quinquennale, da rinnovarsi 60 (sessanta) giorni prima della relativa scadenza, per un ulteriore analogo periodo per tutta la durata della convenzione. Fatta sempre salva la risoluzione del rapporto disciplinata alla Sezione VI della presente Convenzione, nonché del potere sanzionatorio disciplinato alla stessa Sezione della presente Convenzione, il mancato rinnovo nei termini indicati costituirà causa di escussione della fidejussione o della polizza in scadenza.

3. Le fidejussioni e le polizze dovranno essere rese con firma legalizzata ai sensi degli artt. 1, lett. 1) e 30 del D.P.R. 445/00 che attesti il possesso dei necessari poteri di firma.

4. Le garanzie sono svincolate ai sensi di legge ad eccezione dei casi di contestazione di inadempimenti da parte del Concedente.

5. Le garanzie sono aggiornate in occasione delle revisioni del PEF per nuovi investimenti.

6. Nei casi in cui le garanzie vengano meno, per qualsivoglia causa o ragione, in tutto o in parte prima della loro scadenza, il Concessionario è tenuto a reintegrare la garanzia venuta meno entro il termine di 15 (quindici) giorni, decorso inutilmente il quale si applica, in quanto compatibile, quanto previsto nel secondo periodo del precedente comma 2.

Articolo 7 RESPONSABILITÀ VERSO TERZI E ASSICURAZIONI

1. Il Concessionario si impegna a manlevare e tenere indenne il Concedente da ogni responsabilità, onere, danno, costo, spesa (incluse le spese legali), sanzione amministrativa o penale, reclamo, richiesta di risarcimento, azione o pretesa, di qualunque natura e da chiunque avanzata, derivante direttamente o indirettamente dalla gestione, manutenzione, esercizio, utilizzo, custodia e sorveglianza dell'infrastruttura autostradale oggetto della presente concessione.

2. In particolare, il Concedente è esonerato da ogni responsabilità per danni a persone, cose o animali che possano verificarsi in conseguenza dell’esercizio dell’attività concessa, salvo il caso in cui tali danni siano riconducibili a dolo o colpa grave del Concedente stesso.

3. In aggiunta alle polizze assicurative previste dall’art. 117, comma 3, del Codice, il Concessionario si obbliga a stipulare e mantenere attive, per tutta la durata della concessione, adeguate polizze assicurative rilasciate da primaria compagnia, a copertura della responsabilità civile per danni causati a terzi (R.C.T.) derivanti dalle attività di gestione dell’infrastruttura, tra i quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli derivanti da difetti di manutenzione, sorveglianza e pronto intervento della infrastruttura affidata nella sua qualità di custode ai sensi dell’art. 2051 c.c., tenendo sollevato ed indenne da qualsivoglia pretesa il Concedente, con massimali idonei e con indicazione del Concedente quale beneficiario manlevato.

4. Il Concessionario, ai sensi dell'art. 117, comma 3, del Codice, è obbligato a stipulare una polizza assicurativa che tenga indenne il Concedente da tutti i rischi di esecuzione dei lavori oggetto della concessione da qualsiasi causa determinati, che fornisca anche una garanzia di responsabilità civile per danni a terzi nell'esecuzione dei lavori sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o di regolare esecuzione.

5. Con la polizza di cui al precedente comma 4 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, verificatesi nel corso dell'esecuzione dei lavori.

6. Il Concessionario ai sensi dell'art. 117, comma 11, del Codice è inoltre obbligato a stipulare, con decorrenza dalla data di emissione del certificato provvisorio di collaudo o certificato di regolare esecuzione dei lavori di cui alle Opere riportate al precedente art. 2 o comunque decorsi 12 (dodici) mesi dalla data di ultimazione degli stessi, una polizza indennitaria decennale a copertura dei rischi di rovina totale o parziale dell'opera, ovvero dei rischi derivanti da difetti di costruzione, con i limite di indennizzo previsti dalla legge. Il Concessionario è obbligato a stipulare anche una polizza di assicurazione della responsabilità civile per danni cagionati a terzi, sollevando il

Concedente da ogni responsabilità al riguardo. Detta polizza avrà decorrenza dalla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o del certificato di regolare esecuzione e durata di dieci anni, con i limiti di indennizzi previsti dalla legge.

7. Le polizze di cui ai commi precedenti dovranno essere rilasciate in conformità agli schemi tipo contenuti nel D.M. n. 193/2022 e dovranno contenere le clausole previste all'art. 117 del Codice.

8. Le fidejussioni e le polizze dovranno essere rese con firma legalizzata ai sensi degli artt. 1, numero 1) e 30 del D.P.R. 445/00 che attesti il possesso dei necessari poteri di firma.

9. Le garanzie di cui ai precedenti commi sono svincolate ai sensi di legge ad eccezione dei casi di contestazione di inadempimenti da parte del Concedente.

Articolo 8 RISCHIO TRAFFICO

1. Le Parti prendono atto che le stime di traffico riportate nell’Allegato I) della presente Convenzione costituiscono il riferimento ai fini del PEF e del PFR. Le previsioni di traffico non sono oggetto di aggiornamento nel corso della concessione, ad eccezione dei casi previsti dalla regolazione ART vigente.

2. Nell’ambito del rischio operativo, il rischio traffico è interamente ed esclusivamente assunto dal Concessionario sulla base della stima risultante dall’esito della procedura di affidamento, fatti salvi i soli aggiornamenti eccezionali previsti al comma precedente.

3. Le Parti conseguentemente convengono che, a fronte dell’eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto ai valori stimati derivanti dall’applicazione delle metodologie descritte nel sistema tariffario, riportati nell’apposito prospetto del PFR, di volta in volta in vigore, il Concessionario non ha diritto a richiedere la revisione del piano stesso.

4. Le Parti convengono che in caso di volumi di traffico effettivi superiori a quelli stimati trova applicazione, a partire dal Periodo regolatorio successivo a quello di prima applicazione della concessione, il meccanismo di Revenue Sharing nei limiti e con le modalità previste dalla regolazione ART vigente.

Articolo 9 POTERI ED OBBLIGHI DEL CONCEDENTE

1. Il Concedente, senza oneri a proprio carico, nell’ambito delle proprie competenze:

   a) richiede informazioni ed effettua controlli, con poteri di ispezione, di accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili in ordine al rispetto degli obblighi di cui alla presente Convenzione e all’art. 11, comma 5, della legge n. 498/1992 e ss.mm.ii., 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, entro il limite di impegno di importo minimo di euro 200.000,00 e massimo di euro 500.000,00 annui, da determinarsi in funzione dell’estensione della tratta assentita in concessione, non riconoscibile ai fini tariffari secondo la regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale, di sistemi E.D.P. (Electronic Data Processing) e Audit, per verificare la sicurezza e la certezza dei dati, nonché, per l’espletamento di specifiche due diligence tecniche, giuridiche ed economico-finanziarie che si dovessero rendere necessarie per l’espletamento dei compiti di vigilanza del Concedente e di rafforzamento dei controlli sull’esecuzione degli interventi infrastrutturali affidati in concessione;

   b) irroga sanzioni amministrative pecuniarie, salvo che il caso costituisca reato, ai sensi dell’art. 2, comma 86, lettera d), del decreto-legge n. 262/2006 e secondo le modalità di cui Allegato L) della presente Convenzione in materia di sanzioni e penali;

   c) con riferimento agli atti e ai comportamenti del Concessionario e dei Sub-Concessionari, segnala all’ART la sussistenza di ipotesi di violazione della regolazione adottata dalla medesima Autorità;

d) esegue le attività di verifica e di eventuale contestazione di natura istruttoria in merito alle informazioni che il Concessionario provvede ad inviare annualmente;

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;

f) in caso di inerzia del Concessionario nell'adempimento degli obblighi previsti dalla presente Convenzione e dall'allegato PEF/PFR, provvede - previa diffida ad adempiere ed in caso di mancata ottemperanza alla diffida stessa - mediante interventi sostitutivi con oneri a carico del Concessionario medesimo, ferma restando l'applicazione delle sanzioni e penali.

2. Fermi gli obblighi del Concedente relativi alla fase della progettazione di cui all’art. 10, il Concedente si obbliga:

a) a compiere, nel rispetto del cronoprogramma, le attività amministrative di propria competenza necessarie per dare attuazione alle disposizioni della presente Convenzione, ivi compresa, la richiesta di convocazione della conferenza dei servizi per il rilascio di atti o provvedimenti per i quali sia necessario l’esame contestuale di vari interessi pubblici coinvolti, ovvero intese, nulla-osta, pareri ed assensi di amministrazioni diverse;

b) a porre in essere, tempestivamente, quanto di sua competenza per consentire l’approvazione degli eventuali strumenti urbanistici generali che si renderanno necessari per la progettazione e costruzione delle opere nonché per l’aggiornamento periodico e revisione della convenzione e del relativo PEF, ai sensi dell’art. 9, comma 5, della legge 193/2024;

c) a collaborare con il Concessionario per ottenere il rilascio tempestivo di tutte le autorizzazioni, nulla-osta, atti di assenso comunque denominati, necessari per la realizzazione e gestione delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria;

d) ad adempiere agli obblighi informativi e procedimentali individuati dall’ART, al fine dell’esercizio da parte di quest’ultima delle proprie prerogative di competenza.

e) a trasmettere all’Autorità, entro 10 (dieci) giorni dalla sottoscrizione, il decreto interministeriale tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell’economia e delle finanze, concernente l'approvazione della presente Convenzione, completo dei relativi allegati, nonché gli eventuali successivi atti modificativi/integrativi. Il Concedente è altresì tenuto a comunicare tempestivamente all’Autorità, entro 10 (dieci) giorni dalla relativa sottoscrizione, l’avvenuta registrazione del decreto da parte della Corte dei conti, indicandone gli estremi, e a provvedere contestualmente alla pubblicazione della Convenzione e dei relativi allegati nella sezione dedicata del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dandone evidenza nella medesima comunicazione.

Sezione II TECNICA

Articolo 10 ATTIVITA’ DI PROGETTAZIONE - MANUTENZIONE STRAORDINARIA E NUOVE OPERE

1. Il Concessionario si obbliga a propria cura e spese ad eseguire tutte le attività propedeutiche, necessarie per la perfetta conoscenza dello stato di fatto e di diritto e per la redazione degli elaborati progettuali relativi alle opere oggetto di concessione ai sensi di legge. Gli oneri relativi alle attività di progettazione per tutti i livelli previsti dalla norma sono a carico del Concessionario.

2. Il Concessionario si obbliga, nel rispetto di quanto prescritto all’art. 2 della presente Convenzione, nonché di quanto specificato nel cronoprogramma allegato alla presente Convenzione e dalla normativa vigente, a presentare all’esame del Concedente per la relativa approvazione il progetto di fattibilità tecnico-economica e/o il progetto esecutivo relativi agli interventi previsti all’art. 2, completi, ai sensi di legge.

I progetti devono essere corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente e devono aver conseguito tutte le autorizzazioni ed i nulla osta previsti dalle norme, nonché aver conseguito il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici ovvero dei Comitati Tecnici Amministrativi presso i Provveditorati competenti, ove prescritto.

3. I progetti devono indicare le caratteristiche delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria da realizzare, le cautele da osservare per gli attraversamenti di corsi d’acqua e delle strade pubbliche, nonché per gli allacciamenti a queste ultime.

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

   Resta inteso che le strade pubbliche, alle quali si innestano gli allacciamenti predetti, devono avere caratteristiche sufficienti a smaltire il traffico di afflusso e deflusso dell’Infrastruttura.

5. I tipi di manufatti di attraversamento delle infrastrutture ferroviarie devono essere preventivamente concordati con tutte le Aziende esercenti le linee ferroviarie in concessione, nel rispetto dei tempi previsti nel cronoprogramma.

6. Il Concessionario deve attivarsi in proprio o in nome e per conto del Concedente, al fine di ottenere dalle competenti Amministrazioni e nel rispetto dei tempi indicati nel Cronoprogramma le autorizzazioni necessarie per la fase di progettazione, per la corretta esecuzione delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria e nuove opere da realizzare, per l’erogazione dei servizi di cui alla fase di gestione, impegnandosi a porre in essere tutte le attività, ivi comprese quelle strumentali.

7. Nel caso in cui il mancato e/o ritardato ottenimento delle autorizzazioni di cui al precedente comma 6, sia imputabile al Concessionario, per ogni giorno di ritardo è dovuta una penale come individuata ai sensi dell’Allegato L) della presente Convenzione.

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.

9. I progetti di fattibilità tecnico-economica ed esecutivi, compresi quelli di manutenzione straordinaria, e le eventuali varianti, sono approvati dal Concedente entro 90 (novanta) giorni dalla loro ricezione. Il predetto termine è da ritenersi interrotto nel momento in cui il Concedente richieda modifiche od integrazioni al progetto presentato, nonché per il tempo necessario all’acquisizione dei pareri, nulla osta o atti di assenso previsti dalla normativa vigente.

10. L'entità delle spese generali comprensive delle spese tecniche, relative ai progetti ed alle eventuali varianti predisposti dal Concessionario, è determinata in conformità a quanto previsto dall’art. 41, comma 15, del D.Lgs. n. 36/2023 e dal relativo Allegato I.7. art. 5, comma 1, lett. e), nonché in conformità a quanto previsto dal D.M. n. 201 del 11 agosto 2023.

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

12. In caso di inosservanza per colpa del Concessionario di ciascuno dei termini sopra indicati per un periodo superiore a 3 (tre) mesi, può pronunciarsi la risoluzione di diritto della concessione secondo le modalità di cui all'art. 38 della presente Convenzione, oltre all'applicazione delle penali previste dal successivo art. 35 ed eventuali danni da riconoscere al Concedente.

Articolo 11 COSTRUZIONE – MANUTENZIONE STRAORDINARIA E NUOVE OPERE

1. Il Concessionario si obbliga a realizzare ed ultimare le Opere e/o gli Interventi di manutenzione straordinaria a perfetta regola d’arte, nei tempi e secondo le modalità previste nel Cronoprogramma.

2. Qualora il Concessionario non rispetti i termini temporali di cui al comma 1 del presente articolo, è dovuta a suo carico una penale per ogni giorno di ritardo, come individuata ai sensi dell’Allegato L) della presente Convenzione. In caso di realizzazione delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria in modo difforme da quanto previsto nel Progetto Esecutivo, fermo restando l’eventuale accettazione da parte del Concedente delle opere realizzate, è dovuta per l’inadempimento una penale come individuata ai sensi dell’Allegato L) della presente Convenzione. In caso di grave difformità si applica la risoluzione per inadempimento del Concessionario di cui all’art. 38 della presente Convenzione. Resta ferma l’applicazione della regolazione ART vigente in materia di adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti.

3. La quantificazione degli importi ammissibili ai fini tariffari, in relazione agli investimenti in beni reversibili alla scadenza della concessione, è effettuata nel rispetto dei principi di cui alla regolazione ART vigente.

4. Le parti convengono che i prezzi applicati alla realizzazione delle nuove Opere e/o agli Interventi di manutenzione straordinaria indicati nel PFTE e nel Progetto esecutivo sono definiti prendendo a riferimento i prezzari ANAS più recenti disponibili al momento della rispettiva elaborazione. Non sono pertanto ammessi successivi aggiornamenti, salvo i casi previsti dalla Matrice dei rischi definita dall’Autorità.

5. Gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori per le nuove opere e per le opere di manutenzione straordinaria di cui all’art. 2, comma 1, lettera b), non sono soggetti alle clausole di revisione prezzi di cui all'art. 60 del Codice in relazione a eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dell‘opera, come individuati nella Convenzione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento dell'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal Concedente.

6. L’ammissibilità tariffaria di nuovi interventi di manutenzione straordinaria rispetto a quelli elencati all’articolo 2, comma 1, lettera b), e descritti nell’Allegato A), eventualmente da prevedersi in occasione dell’aggiornamento/revisione del PEF, è subordinata alla regolare, tempestiva e congrua esecuzione, da parte del Concessionario, delle attività di manutenzione ordinaria previste nella presente convenzione per le componenti dell’infrastruttura interessate. La relativa verifica, effettuata da parte del Concedente, deve riguardare la compiuta realizzazione di tutti gli interventi di manutenzione ordinaria previsti fino all’atto della suddetta richiesta di inclusione di nuovi interventi di manutenzione straordinaria.

7. Nell’esecuzione delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria la cui realizzazione si collochi sull’infrastruttura esistente, il Concessionario è tenuto ad una programmazione ed organizzazione efficiente dei cantieri, adeguata alla complessità dell’opera e finalizzata ad arrecare il minimo disagio possibile all’utenza autostradale, nonché a rendicontarne analiticamente al concedente e all’ART, per l’esercizio delle rispettive prerogative, la durata e gli effetti in termini di disponibilità dell’infrastruttura.

Articolo 12 ESPROPRIAZIONE

1. Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere di cui all'art. 2 della Convenzione, vengono effettuate a cura e spese del Concessionario, a valere sul quadro economico dell’opera. A tal fine, il Concessionario è autorizzato a espropriare, in nome e per conto del Concedente, le aree di sedime necessarie, come individuate in sede di progettazione delle medesime opere. ai sensi della vigente normativa e, a compiere tutte le operazioni relative, previste dal D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327.

2. Il Concessionario, in qualità di unica autorità espropriante, è responsabile in via esclusiva nei confronti degli espropriati e dei terzi degli indennizzi e degli eventuali risarcimenti dovuti in conseguenza delle procedure espropriative e si impegna a tenere indenne il Concedente da qualsiasi responsabilità, onere, costo, spesa, danno, indennità o risarcimento, nonché da ogni pretesa o azione, di qualsiasi natura e da chiunque avanzata, derivante, direttamente o indirettamente, dalle predette procedure espropriative.

3. In particolare, il Concessionario assume integralmente a proprio carico gli obblighi relativi:

   a) alla regolarità formale e sostanziale degli atti e delle procedure espropriative poste in essere;

b) alla determinazione e corresponsione delle indennità di esproprio, di occupazione temporanea o d’urgenza, nonché di eventuali indennizzi o risarcimenti per danni derivanti ai proprietari o a terzi interessati, a causa dei procedimenti e delle attività esecutive;

c) alla gestione e alla difesa di ogni controversia in sede giudiziale e amministrativa connessa alle suddette attività, sostenendone in proprio tutti i costi, comprese le spese legali, peritali e processuali.

4. Resta espressamente esclusa ogni responsabilità, diretta o indiretta, del Concedente in ordine a vizi, irregolarità o illegittimità delle procedure espropriative eseguite dal Concessionario, nonché per eventuali ritardi, maggiori oneri o conseguenze economiche derivanti dalle stesse e delle connesse attività esecutive.

5. Il Concessionario è tenuto a mantenere adeguate garanzie finanziarie e assicurative atte a coprire i rischi connessi all’attività espropriativa, secondo quanto previsto dal presente atto e dalla normativa vigente, assicurando altresì che le relative polizze contemplino la manleva del Concedente.

6. Gli immobili espropriati e acquisiti ai sensi dei precedenti commi e le opere sugli stessi realizzate sono trasferiti, ai sensi del comma 6 dell’art.6 della legge 193/2024, gratuitamente, liberi da gravami, in proprietà all’ente concedente, con devoluzione al demanio dello Stato - ramo stradale, ai sensi dell'art. 822 del Codice civile, all’esito della verifica da parte del concedente della corretta esecuzione dei lavori e del collaudo.

7. Il Concessionario è responsabile in via diretta nei confronti del Concedente e dei terzi di eventuali maggiori indennizzi determinati da errori e/o omissioni riconducibili al Concessionario stesso, di tutte le spese ed oneri derivanti da ritardi, errori e/o omissioni nella gestione del procedimento espropriativo. Gli eventuali aggravi in termini di costi e tempi sono a carico del Concessionario.

Articolo 13 VERIFICHE E COLLAUDI

1. Il Collaudo tecnico - amministrativo e statico (di seguito: Collaudo), previsto dalla vigente normativa delle Opere e/o degli Interventi di manutenzione straordinaria realizzati dal Concessionario, viene effettuato da parte dei tecnici nominati dal Concedente, non riconducibili in modo diretto o indiretto agli enti pubblici territoriali e al Concessionario, secondo le disposizioni del Codice. Del Collaudo verrà redatto apposito processo verbale. Il relativo onere, determinato sulla base degli importi previsti nel Quadro Economico del progetto di fattibilità tecnico-economica approvato dal Concedente, è a carico del Concessionario.

2. Il Collaudo viene effettuato in conformità alla disciplina vigente.

3. I costi e gli oneri relativi alle operazioni di collaudo, ivi inclusi i compensi spettanti ai collaudatori sono a carico del Concessionario.

4. Durante l’espletamento di ogni accertamento, verifica o collaudo, il Concessionario si impegna a fornire ogni assistenza e collaborazione necessaria anche mettendo a disposizione la strumentazione ed il personale occorrente.

5. Al completamento dei lavori relativi alle nuove opere e/o degli interventi di manutenzione straordinaria indicate all’art. 2 della presente Convenzione, su richiesta del Concessionario, il Concedente procede:

a) nel caso di nuovi tratti da porre in esercizio ai fini dell’avvio del pedaggiamento:

(i) ad acquisire le necessarie valutazioni dell’organo di collaudo per la funzionalità dell’opera ai fine del suo esercizio (presa in consegna anticipata – art. 24 dell’Allegato II.14 D.Lgs. 36/2023 s.m.i.);

(ii) ad acquisire le eventuali relazioni di controllo eseguite dai soggetti incaricati ai sensi del D.Lgs. 35/2011 s.m.i.- art. 4 secondo le “Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell’art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.” di cui al DM 2 maggio 2012;

(iii) a rilevare in contraddittorio le percorrenze reali dei nuovi tratti autostradali, propedeutiche alle modifiche da apportare alle tabelle pedaggi, redigendo apposito verbale;

al completamento delle attività sopra elencate, ed a seguito di esplicita autorizzazione del Concedente, il Concessionario può dar luogo all’esercizio con pedaggiamento della tratta interessata o di singoli tratti funzionali della stessa.

b) nel caso di interventi di manutenzione straordinaria:

(i) ad acquisire le necessarie valutazioni dell’organo di collaudo per la funzionalità dell’opera ai fine del suo esercizio (presa in consegna anticipata – art. 24 dell’Allegato II.14 D.Lgs. 36/2023);

all’esito favorevole di detta visita ed a seguito di esplicita autorizzazione del Concedente, il Concessionario può dar luogo in via provvisoria all’apertura ed all’esercizio della tratta interessata o di singoli tratti funzionali della stessa.

6. All’esito della verifica da parte del Concedente della corretta esecuzione dei lavori e del Collaudo, le opere di cui all’art. 2, comma 1, lettera B), sono trasferite gratuitamente, libere da gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio dello Stato, ramo stradale, ai sensi dell'art. 822 del Codice civile. Il trasferimento di cui al primo periodo avviene tramite sottoscrizione di apposito verbale di consegna, sottoscritto dal Concedente e dal Concessionario, che costituisce titolo per la trascrizione, l'intavolazione e la voltura catastale dell'opera.

Articolo 14 GESTIONE E MANUTENZIONE ORDINARIA

1. Con riferimento alla infrastruttura autostradale oggetto della presente Convenzione, il Concessionario è tenuto a garantirne, a propria cura e spese, la gestione e la manutenzione ordinaria, come definita all’art. 1, comma 3, lett. a) della presente Convenzione, assicurando in ogni momento la piena efficienza funzionale, la sicurezza dell’esercizio e la continuità del servizio dell’infrastruttura, secondo i principi di diligenza professionale di cui all’art. 1176, comma 2, del Codice civile, nonché nel rispetto del Codice della strada, delle Norme tecniche, delle Linee guida e delle Disposizioni, anche sanzionatorie, tutte emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonché di tutte le norme vigenti in materia.

2. Il Concessionario predispone, ai sensi di quanto già previsto all’art. 3, comma 2, lett. i), entro il mese di novembre di ciascun anno, il Piano annuale della manutenzione ordinaria, riferito all’anno successivo, nel quale sono riportati:

a) l’elenco degli interventi programmati, distinti per categorie omogenee secondo la classificazione di cui all’Allegato C) della presente Convenzione;

b) i criteri di rilevamento delle necessità, di selezione, i cronoprogrammi di esecuzione e i relativi costi previsionali.

Il Piano è trasmesso al Concedente e costituisce parte integrante della pianificazione tecnico-gestionale della concessione.

3. I criteri di programmazione per la redazione del citato Piano annuale devono essere conformi alle indicazioni fornite dal MIT nelle “Linee Guida” emanate al riguardo.

4. Il Concedente, per il tramite della Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale, esercita le funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo sull’attività manutentiva, in coerenza con quanto disposto dai decreti ministeriali concernenti i compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale.

La vigilanza è finalizzata a verificare:

a) la conformità degli interventi alle Linee Guida emanate dal Concedente e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

b) la tempestività degli interventi e il mantenimento del “Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza” di cui all’art. 1, comma 3, lett. b) della Convenzione;

c) l’organizzazione dei cantieri rispetto al mantenimento della disponibilità e la funzionalità dell’infrastruttura;

d) l’adozione dei sistemi di monitoraggio strutturale e funzionale;

e) la congruità tecnico-economica dei programmi e delle spese sostenute, anche ai fini della contabilità regolatoria di cui alla regolazione ART vigente.

5. Il Concessionario adotta sistemi digitali di gestione e tracciamento delle attività manutentive, idonei a garantire la completa archiviazione e consultabilità dei dati tecnici e amministrativi, nonché il loro caricamento sul sistema informativo predisposto dal Concedente, in conformità alle disposizioni da quest’ultimo impartite.

6. Il Concedente può disporre, verifiche e ispezioni in loco, anche a campione, sulle attività di manutenzione ordinaria. A seguito delle verifiche, il Concedente, qualora lo ritenga opportuno, può prescrivere l’esecuzione di interventi correttivi o integrativi, fissandone i termini di esecuzione.

7. La mancata o difforme esecuzione delle attività di manutenzione ordinaria, rispetto agli standard normativi, costituisce inadempimento contrattuale e comporta l’applicazione delle sanzioni e delle penali previste nel Disciplinare riportate nell’Allegato L) della presente Convenzione, fatti salvi gli ulteriori rimedi previsti dalla normativa vigente e dal Codice.

8. Il Concessionario dà atto che le previsioni del PEF e del PFR in coerenza con il sistema tariffario, tengono conto dei costi ammissibili relativi alle attività oggetto della concessione, ivi inclusi i costi operativi connessi alla gestione e alla Manutenzione Ordinaria e i costi di capitale relativi agli investimenti, secondo i criteri e nei limiti previsti dalla regolazione ART.

9. Oltre a quanto previsto dai commi precedenti del presente art., il Concedente effettua, in contraddittorio con il Concessionario, sulla base di un programma annuale di monitoraggio condiviso (PAM), visite per verificare il rispetto dei livelli di servizio.

10. Il Concessionario assicura la più ampia collaborazione con il Concedente ai fini del monitoraggio dei livelli di qualità del servizio, trasmettendo i dati e le informazioni richieste in coerenza con gli indicatori di cui all’Allegato K) della presente Convenzione.

Articolo 15 RESILIENZA CLIMATICA DELLE INFRASTRUTTURE

1. Il Concessionario assicura che la manutenzione ordinaria e straordinaria, la progettazione, la costruzione delle nuove opere, nonché la gestione dell’intera infrastruttura avvenga nel rispetto degli obiettivi di resilienza climatica definiti dalla normativa europea e dal quadro di riferimento nazionale.

2. A tal fine, il Concessionario:

a) effettua l’analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici, per identificare il piano degli interventi e delle azioni prioritarie, da comunicare al Concedente;

b) adotta strumenti innovativi di monitoraggio e manutenzione predittiva;

c) predispone e aggiorna costantemente il registro degli eventi dovuti ai cambiamenti climatici, per integrare o modificare il piano degli interventi e delle azioni prioritarie, comunicando i risultati al Concedente;

d) trasmette al Concedente i dati rilevanti ai fini del monitoraggio nazionale (AINOP e altri sistemi vigenti).

3. La mancata osservanza degli obblighi di cui al presente articolo comporta l’applicazione delle penali previste nell’Allegato L) della presente Convenzione, restando impregiudicati gli ulteriori rimedi contrattuali del Concedente.

Articolo 16 VIGILANZA DEL CONCEDENTE

1. Il Concedente esercita, per tutta la durata della concessione, poteri di vigilanza, controllo e ispezione sull’attività svolta dal Concessionario, al fine di verificare la corretta, regolare e puntuale esecuzione degli obblighi derivanti dal presente contratto di concessione, nonché il rispetto della normativa vigente, delle disposizioni tecniche e amministrative applicabili e degli standard qualitativi prescritti.
2. A tal fine, il Concedente ha diritto di:
   a) accedere, con proprio personale o tramite soggetti incaricati, a tutti i cantieri, infrastrutture, impianti e uffici connessi alla gestione della concessione, anche senza necessità di preavviso;
   b) richiedere, in qualsiasi momento, la trasmissione di documentazione tecnica, contabile, finanziaria e amministrativa inerente all’esecuzione della concessione;
   c) convocare il Concessionario per riunioni tecniche e operative, anche con cadenza periodica, per la verifica dello stato di avanzamento delle attività;
   d) prescrivere, mediante formali comunicazioni, gli eventuali adeguamenti, modifiche o azioni correttive ritenuti necessari per il rispetto degli obblighi contrattuali;
   e) applicare, ove previsto, le penali o sanzioni contrattuali in caso di inadempimento, previo contraddittorio con il Concessionario;
   f) richiedere il risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del Concessionario, determinati anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA ai sensi dell’art. 1, comma 3, lettera *a)*, alla cessazione, anche anticipata, del rapporto concessorio;
   g) monitorare il corretto accantonamento nel bilancio del Concessionario di somme in contropartita a eventuali mancati o ritardati investimenti oppure a benefici economici non giustificati, anche nel caso in cui scaturiscano dalle disposizioni di cui alla regolazione ART vigente.
3. L’attività di vigilanza del Concedente non esonera, né limita in alcun modo la piena ed esclusiva responsabilità del Concessionario per l’esecuzione della concessione, né comporta assunzione alcuna di responsabilità da parte del Concedente per fatti o omissioni imputabili al Concessionario.
4. Il Concessionario si impegna a fornire la massima collaborazione nell’esercizio dei poteri di vigilanza del Concedente, garantendo senza ritardo l’accesso alle informazioni, ai luoghi e alla documentazione richiesta, nei tempi e con le modalità indicate dal Concedente stesso.
5. Il Concedente esercita i poteri di vigilanza e monitoraggio anche avvalendosi del supporto operativo di ANSFISA.

Articolo 17 EFFICIENZA, MONITORAGGIO E TRASPARENZA DEI CANTIERI

1. Il Concessionario organizza ed esegue gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di realizzazione di nuove opere assicurando:
   a. la congruità delle risorse umane, tecnologiche e strumentali impiegate in rapporto alla migliore scienza e tecnica idonea e necessaria per l’esecuzione tempestive ed efficiente del cantiere e delle lavorazioni che in esso devono essere espletate;
   b. l’effettiva operatività dei cantieri e il rispetto dei tempi programmati.
2. A tal fine, pianifica le lavorazioni in modo da contenere la durata dei cantieri e minimizzare le limitazioni alla circolazione, gli effetti sulla capacità dell’infrastruttura e i disagi per gli utenti, evitando periodi di inattività non giustificati e richieste di proroghe al Concedente non adeguatamente motivate.
3. Per ciascun cantiere di cui al punto 1, il Concessionario predispone e aggiorna un programma operativo recante le fasi e i tempi delle lavorazioni, le risorse umane e strumentali previste, gli obiettivi intermedi di avanzamento e le limitazioni alla circolazione programmate. Il Concessionario alimenta un sistema informativo digitale per singolo

cantiere, predisposto dal Concessionario secondo le specifiche tecniche e i formati definiti dal Concedente, assicurando la rilevazione e l’aggiornamento dei dati relativi all’avanzamento effettivo dei lavori, alle risorse, tecnologie e strumenti impiegati, agli scostamenti rispetto al cronoprogramma, alle eventuali proroghe e alle relative motivazioni. Le informazioni raccolte nel predetto sistema informativo digitale devono consentire di verificare la coerenza tra durata prevista, attività effettivamente svolte e risorse, tecnologie e strumenti disponibili e impiegati.

4. Il Concedente verifica la congruità dei programmi, delle risorse, delle tecnologie e degli strumenti e vigila sul rispetto dei cronoprogrammi e valuta le motivazioni degli scostamenti e delle richieste di proroghe, richiedendo, ove necessario, misure correttive. Il sistema informativo digitale di cui al punto 3, è accessibile al Concedente ed all’Autorità, ai fini dell’esercizio delle proprie rispettive competenze, con particolare riguardo agli effetti dei cantieri sull’efficienza della gestione autostradale, sulla capacità dell’infrastruttura e sulla qualità del servizio reso agli utenti. Gli eventuali inadempimenti agli obblighi previsti dal presente articolo sono soggetti alle penali e agli ulteriori rimedi stabiliti dalla Convenzione e dalla regolazione e normativa vigenti applicabili.

Sezione III GESTIONE OPERATIVO-AMMINISTRATIVA

Articolo 18 FACOLTÀ DEL CONCESSIONARIO

1. Fermi restando gli obblighi di cui al precedente art. 3, al Concessionario spettano le seguenti facoltà:

   a) accordare, a titolo oneroso ai sensi dell'art. 11, comma 5-ter, della legge 23 dicembre 1992, n. 498 e ss.mm.ii., le attività e i servizi erogati nelle aree e nelle pertinenze di servizio autostradali, nonché di introitarne i proventi, in attuazione delle pertinenti misure adottate dall’ART ai sensi dell’art. 37, comma 2, del d.l. 201/2011;

   b) accordare, a titolo oneroso e previa autorizzazione del Concedente, ai sensi degli artt. 14, 24 e 25 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e DPCM 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada”, le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede autostradale e loro pertinenze ed introitarne i proventi.

2. L'esercizio delle facoltà di cui al precedente comma 1 non può generare impegni, da parte del Concessionario verso terzi, di durata superiore al periodo residuo di Concessione dell’Infrastruttura.

3. 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 precedente comma 1, lett. b), e da coloro che erogano le attività strumentali e ausiliarie di cui all'art. 3.2, lett. h) della presente Convenzione. La mancata osservanza del predetto onere determina la surroga del Concedente al Concessionario, con oneri a carico dello stesso.

4. Il Concessionario, nel rispetto della normativa vigente, ha facoltà di installare e fornire reti di telecomunicazioni, anche al fine di provvedere ai servizi di gestione delle autostrade e all'assistenza all'utenza anche in attuazione della regolazione ART vigente.

Articolo 19 ESENZIONI ED AGEVOLAZIONI

1. Previa autorizzazione espressa del Concedente, nonché verifica di conformità al sistema tariffario da parte dell’ART in applicazione della misure adottate da quest’ultima in materia di modulazione tariffaria, il Concessionario ha facoltà di concedere, a particolari categorie di utenti, forme di abbonamento per il transito sull’Infrastruttura o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sul collegamento medesimo, nel rispetto della disciplina europea di settore.

2. È vietato al Concessionario il rilascio di tessere di libera circolazione sul Collegamento Autostradale se non per ragioni inerenti al servizio della stessa.
3. Non sono sottoposti al pagamento del pedaggio i soggetti esentati dalle vigenti disposizioni di legge.
4. È consentito al Concessionario rilasciare autorizzazioni per singoli viaggi sulle autostrade esclusivamente per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse o per ragioni promozionali.
5. Per i trasporti eccezionali, il Concessionario, nel rilasciare l'autorizzazione, deve esigere, secondo quanto stabilito dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e del DPR n. 495/1992, l'indennizzo dovuto per l'eccezionale usura dell'Infrastruttura in relazione alle eccedenze di peso, al tipo di veicolo, alla percorrenza totale da effettuare od al periodo di tempo per il quale è richiesta l'autorizzazione, nonché il rimborso degli oneri procedurali relativi al rilascio dell'autorizzazione ed all'organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto.

Articolo 20 REGIME DEI LAVORI E DELLE FORNITURE DI BENI E SERVIZI AFFIDATI A TERZI

1. Qualora il Concessionario affidi lavori, servizi e forniture a terzi, ai sensi dell'art. 3, comma 2, lettera u) della presente Convenzione, trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione.
2. Il Concedente predispone le procedure di standardizzazione dei bandi di gara per l'aggiudicazione degli appalti, di cui all'art. 3, comma 2, lettera u) della presente Convenzione.

Articolo 21 CARTA DEI SERVIZI

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, di cui alla Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 102 del 19 febbraio 2009, dei singoli servizi, ai sensi del D.P.C.M. 27 gennaio 1994, e del D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e del D. Lgs. 286 del 30 luglio 1999.
2. La Carta dei servizi recepisce in modo specifico, quale contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti del Concessionario, quanto previsto dalla regolazione ART vigente, ai sensi dell’art. 37, comma 2, lettera e), del decreto-legge n. 201/2011.
3. La Carta dei Servizi recepisce inoltre i criteri e gli indicatori afferenti all’applicazione del meccanismo penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, di cui alla regolazione ART vigente.
4. I valori previsionali e quelli raggiunti relativi a ciascuno indicatore devono essere trasmessi annualmente al Concedente, nonché all’ART, per via telematica, nel rispetto della procedura che sarà definita dalla medesima Autorità.

Sezione IV ECONOMICO-FINANZIARIO-PATRIMONIALE

Articolo 22 BILANCIO E PARTECIPAZIONI DEL CONCESSIONARIO

1. Il Concessionario deve trasmettere al Concedente entro 2 (due) mesi dalla data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'assemblea ed il bilancio consolidato di gruppo, ove predisposto. Entro lo stesso termine il Concessionario deve trasmettere al Concedente tutti gli elementi, anche non rilevabili dal bilancio di esercizio approvato e/o dal bilancio consolidato, idonei ad attestare il permanere dei requisiti di solidità patrimoniale.
2. Le attività di cui all'art. 19, comma 4, legge 30 aprile 1999, n. 136, possono essere svolte dal Concessionario con le modalità ivi previste e previa comunicazione al Concedente.

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.

3. Il Concessionario dichiara che la composizione azionaria del Concessionario, come risultante dal Libro Soci al [●], è la seguente: [●].

4. Il Concessionario deve comunicare al Concedente, entro 2 (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.

5. La cessione di partecipazioni che comporti la perdita di controllo, così come definita dall'art. 2359 del Codice Civile, 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 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 90 (novanta) giorni dall'invio da parte del Concessionario al Concedente della richiesta di autorizzazione all'operazione, salvo i casi di documentazione incompleta o da regolarizzare, il procedimento di autorizzazione si conclude, a norma di legge, con un provvedimento positivo o negativo.

   Per gli aspetti procedurali, si rinvia alla Direttiva del 30 luglio 2007 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, recante “Criteri di autorizzazione alle modificazioni del Concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria”.

   Resta inteso che non sono soggette a preventiva autorizzazione del Concedente la costituzione e l'eventuale escussione di pegno su azioni o altre garanzie riguardanti il capitale sociale del Concessionario, volte a garantire gli enti finanziatori del progetto purché di volta in volta comunicati per iscritto dal Concessionario al Concedente.

   Resta fermo il rispetto di quanto previsto al successivo art. 22.

6. Il Concessionario si impegna a non procedere alla distribuzione di rimborsi di capitale né di riserve di bilancio ad eccezione di quelle costituite con destinazione di utili, se non previsto nel PEF allegato alla presente Convenzione e in conformità con gli impegni presi con i soggetti finanziatori.

7. Il Concessionario deve comunicare al Concedente le variazioni alle partecipazioni rispetto a quanto previsto al precedente comma 4.

   Le eventuali modificazioni dello Statuto dovranno essere comunicate entro 30 (trenta) giorni dalla loro attuazione.

8. Resta inteso che, onde evitare sovrapposizioni con il sistema tariffario e con la regolazione ART cui occorre rigorosamente ottemperare, non potranno essere recuperate attraverso il pedaggio eventuali perdite derivanti dalle attività non direttamente soggette a regolazione tariffaria.

Articolo 23 AUTORIZZAZIONI PER MODIFICAZIONI SOGGETTIVE E/O OGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO

1. Sono sottoposte ad autorizzazione preventiva del Concedente, a pena di risoluzione dalla Concessione, le operazioni che implicano mutamenti soggettivi del Concessionario.

   Per modifiche soggettive riguardanti il Concessionario s'intende ogni operazione, posta in essere dal Concessionario di fusione, scissione, trasformazione, trasferimento dell'azienda, mutamento di sede sociale o di oggetto sociale, scioglimento della Società.

   Non costituisce modifica soggettiva la vendita e/o il collocamento delle azioni presso un mercato borsistico regolamentato, fermo restando quanto disposto nei successivi commi 5 e 7.

   Sono altresì sottoposte ad autorizzazione preventiva, a pena di risoluzione della Concessione, le operazioni dispositive di beni immobili reversibili accatastati.

2. È vietata la cessione di azioni del Concessionario a soggetto che subentri con ciò nella posizione di socio dominante ai sensi dell'art. 2359 del Codice civile, ovvero assuma la qualità di socio di minoranza con vincolo di blocco sulle operazioni di straordinaria amministrazione, senza la preventiva autorizzazione del Concedente. Il soggetto Concessionario deve mantenere costantemente la propria sede nel territorio italiano.

3. Qualora l'indice di solidità patrimoniale del Concessionario nell'Allegato G) della presente Convenzione, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio, risulti pari o inferiore a 1,6, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente le operazioni di trasferimento delle partecipazioni, anche di controllo, detenute dal Concessionario, solo se esse comportano, nell'esercizio in cui si perfeziona l'operazione, un miglioramento del predetto indice.

   Qualora l'indice sia superiore al valore 1,6 l'operazione non è soggetta ad autorizzazione sempre che essa non comporti, nell'esercizio in cui la stessa operazione viene effettuata, un decremento di tale indice al di sotto del predetto valore 1,6. Ove dal bilancio dell'esercizio interessato risulti che le operazioni di cui ai precedenti periodi sarebbero dovute essere sottoposte ad autorizzazione preventiva ed invece non lo siano state, si applica al Concessionario la sanzione di cui al disciplinare riportato nell’Allegato L) alla presente Convenzione, fermo l'obbligo del Concessionario di ricostituire l'indice di solidità patrimoniale al valore preesistente alle operazioni medesime, relativamente al caso di cui al primo periodo ovvero al valore 1,6 relativamente al caso di cui al secondo periodo.

4. Le operazioni che comportano l'acquisizione da parte del Concessionario di partecipazioni, anche di controllo, fermo l'obbligo di comunicazione di cui al comma 5 dell'art. 11 della presente Convenzione, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente.

   Nel caso in cui il corrispettivo stabilito in relazione alle operazioni di cui al periodo precedente sia di ammontare superiore a 1/10 del patrimonio netto della Società al 31 dicembre dell'anno precedente, qualora l'indice di solidità patrimoniale previsto nell'Allegato G) della presente Convenzione, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio dell'esercizio in cui si è perfezionata l'acquisizione, risulti inferiore a 1,6, il Concessionario è tenuto a riequilibrare tale indice al livello minimo di 1,6.

5. Nei casi di cui ai commi 2 e 3 il riequilibrio, realizzato mediante aumenti di capitale reali tramite apporti di nuovi capitali, ovvero altri strumenti od operazioni volte al ripristino dell'indice di solidità patrimoniale, deve essere effettuato a pena di risoluzione della Concessione entro 6 (sei) mesi dalla data di approvazione del bilancio.

6. A pena di risoluzione della Concessione, è necessario che il controllo, ai sensi dell'art. 2359 del Codice civile, del Concessionario resti sempre in capo ad un soggetto che abbia i requisiti e assuma gli obblighi seguenti:

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

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

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

d) l'organo amministrativo sia composto nella misura richiesta, da amministratori e sindaci in possesso dei requisiti di professionalità e, se del caso di indipendenza richiesti dal decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, ed aventi, altresì, i requisiti di onorabilità previsti ai fini della quotazione in borsa dall'ordinamento del Paese in cui ha sede la Società.

7. Senza pregiudizio per quanto previsto ai commi 2 e 9 qualsiasi operazione per effetto della quale il Concessionario possa non esser più controllato ai sensi dell'art. 2359 del Codice civile, e che pertanto renda inapplicabili le previsioni di cui al comma 5, deve essere rappresentata al Concedente con ogni occorrente dettaglio ed è soggetta a preventiva autorizzazione del Concedente stesso da fornire entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta rappresentazione.

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

9. Ai fini del presente articolo, si intende per procedura di autorizzazione preventiva quella svolta ai sensi della Direttiva del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, in data 30 luglio 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 224 del 26 settembre 2007.

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

Articolo 24 CANONE DI CONCESSIONE

1. Il Concessionario è tenuto a corrispondere al Concedente un canone annuo ai sensi dell’art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi ed integrato di un importo stabilito secondo quanto disposto dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, nonché di quanto stabilito dall’art. 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78.

Articolo 25 ATTIVITÀ' ACCESSORIE

1. Il Concedente accorda al Concessionario lo svolgimento di attività accessorie, ossia delle attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze di servizio autostradali relative alle tratte oggetto di concessione, non correlate alla circolazione dei veicoli. Tali attività comprendono, a titolo esemplificativo e non esaustivo: (i) cavidotti; (ii) segnaletica e pannelli informativi; (iii) servizi tecnologici e di telecomunicazione.

2. Il Concessionario affida le attività di distribuzione carbolubrificanti, di gas naturale compresso e gas naturale liquefatto, di ricarica dei veicoli elettrici, e le attività commerciali e ristorative comunque insediate nelle pertinenze medesime secondo la regolazione adottata dall’ART; tali attività costituiscono attività accessorie ai fini tariffari.

3. I ricavi e i costi delle attività accessorie sono rilevati e trattati ai fini tariffari secondo la regolazione ART vigente.

Sezione V REGOLAZIONE ECONOMICO-TARIFFARIA

Articolo 26 EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLA CONCESSIONE E MECCANISMO DI RECUPERO/RISERVA IN RELAZIONE AL RENDIMENTO AMMESSO

1. Le Parti prendono atto che l’equilibrio economico-finanziario della concessione è dato dalla contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, attestata dagli indicatori previsti dalla regolazione ART vigente, nel rispetto del principio di assunzione dei rischi posti a carico del Concessionario ai sensi del successivo art. 27.
2. L’ART verifica la sussistenza, a partire dal primo anno del primo Periodo regolatorio e fino alla scadenza della concessione, di un eventuale:
   a) sovra/sotto rendimento del TIR di progetto rispetto a quello ammesso sulla base delle soglie di tolleranza previste dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale;
   b) sovra/sotto rendimento del TIR Equity rispetto a quello ammesso sulla base delle soglie di tolleranza previste dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale.
3. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento del TIR di progetto rispetto a quello ammesso dall’Autorità comporta, per il Concessionario, l’obbligo di procedere ai relativi accantonamenti secondo le modalità e le tempistiche previste dalla regolazione ART vigente.
4. La sussistenza di un eventuale sovra-rendimento del TIR equity rispetto a quello ammesso dall’Autorità attribuisce al Concedente la facoltà di imporre al Concessionario obblighi di accantonamento delle relative risorse, secondo le modalità e le condizioni previste dalla regolazione ART vigente.

Articolo 27 ALLOCAZIONE RISCHI E MATRICE DEI RISCHI

1. L’allocazione dei rischi è disciplinata dalla regolazione ART vigente.
2. La matrice dei rischi di cui all’allegato N della presente convenzione è definita in attuazione dell’allocazione dei rischi prevista dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale.

Articolo 28 SISTEMA TARIFFARIO E DINAMICA TARIFFARIA

1. Il sistema tariffario, come definito dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale e riportato nell’Allegato O) della presente Convenzione, definisce l’insieme delle misure regolatorie finalizzate alla determinazione dei livelli tariffari da applicare agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto della presente Convenzione in condizione di piena disponibilità dell’infrastruttura, al fine di assicurare, nel rispetto dei principi di efficienza produttiva delle gestioni e di contenimento dei costi per gli utenti, l’equilibrio economico-finanziario della stessa concessione, in ragione dell’effettivo rischio operativo assunto dal Concessionario. L’ammissibilità dei costi operativi e quelli di investimento sostenuti dal Concessionario, ai fini del loro riconoscimento in tariffa, è disciplinata dalla regolazione ART vigente.
2. Le tariffa unitaria media (Tum) è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi applicati dal Concessionario agli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizioni di piena disponibilità dell’infrastruttura. La tariffa unitaria media è costituita dalla somma di due distinte componenti:
   a) una componente tariffaria di gestione (Tg) così come previsto dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale;
   b) una componente tariffaria di costruzione (Tk) così come previsto dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale.

3. Nel caso in cui la Convenzione di concessione, ovvero gli eventuali atti aggiuntivi alla stessa, comportino l’esistenza di oneri integrativi, la tariffa unitaria media è integrata con una componente tariffaria per oneri integrativi (Toi) così come previsto dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale.

4. Sulla base della tariffa unitaria media integrata (Tumi) relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il Concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, determina i pedaggi applicabili, in base alla distanza percorsa sull’infrastruttura autostradale, ai singoli utenti autostradali che utilizzano le tratte autostradali oggetto di concessione in condizione di piena disponibilità dell’infrastruttura. La modulazione della tariffa, da applicare con riferimento all’impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia e di quanto previsto dalla regolazione ART vigente.

5. Come previsto dalla regolazione ART vigente, il Concedente, ove previsto da specifiche disposizioni normative, può introdurre variazioni in aumento o in diminuzione rispetto alla tariffa unitaria media integrata di cui ai commi precedenti, anche al fine di consentire l’integrale copertura dell'onere di cui all’articolo 12, comma 2, lettera c), della legge 193/2024, volto a remunerare eventuali costi esterni, come definiti dall'articolo 2, paragrafo 1, punto 9), della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, come modificata dalla direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l’uso di alcune infrastrutture.

6. In base a quanto previsto dalla regolazione ART vigente, ai fini del calcolo del pedaggio effettivamente praticato agli utenti, alla tariffa sono aggiunti:

   a) quanto il Concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, segnatamente:

      (i) il canone annuo ai sensi dell’articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, nella misura stabilita dall’Art. 24 della presente Convenzione, fatte salve specifiche disposizioni normative;

      (ii) l’integrazione al canone di cui all’articolo 19, comma 9-bis, del d.l. 78/2009, convertito dalla l. 102/2009, come integrato dall’articolo 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito dalla l. 122/2010;

      (iii) le imposte e ogni altro onere previsto per legge;

   b) gli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali di cui all’articolo 34, comma 2, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285).

   Le tariffe da applicare alla tratta autostradale sono definite nell’Allegato H) della presente Convenzione, sulla base di quanto previsto dalla regolazione ART vigente.

7. Il Concessionario è tenuto a riscuotere dall'utenza l’intero importo dei pedaggi dovuti per il transito sulla tratta autostradale, agendo in qualità di agente per la riscossione per le quote di competenza del Concedente (Toi e ulteriori variazioni tariffarie). La riscossione dovrà avvenire con modalità efficienti e tali da garantire la fluidità del traffico, in conformità con gli standard qualitativi definiti nella presente Convenzione.

8. In adempimento a quanto disposto dall'art. 12, comma 4, della legge 193/2024, il Concessionario ha l’obbligo di:

   a) identificare e contabilizzare separatamente i proventi derivanti dalle componenti tariffarie per oneri integrativi (Toi) ed oneri esterni (ulteriori variazioni tariffarie) di cui al comma 2, lettera b) e c), rispetto alle altre componenti di propria spettanza;

   b) accantonare annualmente le risorse relative alle predette componenti Toi e delle ulteriori variazioni tariffarie in appositi fondi vincolati in favore del Concedente, da iscrivere come specifiche poste di passività nel proprio bilancio di esercizio.

   Tali somme costituiscono un'obbligazione del Concessionario nei confronti del Concedente e non sono nella libera disponibilità del Concessionario stesso, essendo destinate esclusivamente al versamento al bilancio dello Stato per le finalità previste dall'art. 12 della legge 193/2024.

9. Al fine di consentire la corretta programmazione delle risorse statali, il Concessionario si impegna:

a) a trasmettere al Concedente, entro il 31 luglio di ogni anno, una stima analitica e motivata delle risorse delle componenti Toi e delle ulteriori variazioni tariffarie che prevede di incassare nell'esercizio successivo;

b) a fornire, su base trimestrale, i dati di monitoraggio relativi agli incassi effettivi delle componenti Toi e delle ulteriori variazioni tariffarie, secondo le modalità e le tempistiche che saranno indicate dal Concedente.

Il mancato o ritardato adempimento di tali obblighi informativi costituisce inadempimento contrattuale.

10. Il Concessionario è tenuto a versare all'entrata del bilancio dello Stato un importo corrispondente alla totalità delle somme accantonate nei fondi vincolati di cui al precedente comma 4, relative all'esercizio di riferimento. Il versamento dovrà essere effettuato, senza possibilità di compensazione alcuna, entro e non oltre 30 (trenta) giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio da parte dell'organo societario competente. Copia della contabile di versamento dovrà essere trasmessa contestualmente al Concedente.

11. Resta inteso che il Concessionario potrà beneficiare delle risorse del "Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale" e del "Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni", istituiti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esclusivamente nei casi e secondo le procedure e i criteri di riparto stabiliti dalla normativa vigente, in particolare dai commi 7, 8, 9 e 10 dell'art. 12 della legge 193/2024. La presente Convenzione non costituisce titolo per alcuna pretesa automatica di accesso a detti fondi.

Articolo 29 OBIETTIVO DI INCREMENTO DI PRODUTTIVITÀ DA EFFICIENTAMENTO

1. Per il primo Periodo regolatorio, fatto salvo quanto diversamente previsto dalla regolazione ART vigente, la documentazione della Procedura di affidamento, sia in caso di affidamento con procedure ad evidenza pubblica oppure in caso di affidamento *in house*, include il valore dell’obiettivo di incremento di produttività da efficientamento determinato dall’Autorità ai sensi della medesima regolazione, previa istanza con cui il Concedente richiede all’Autorità la determinazione del medesimo valore.

2. Ai sensi della medesima regolazione, per i Periodi regolatori successivi al primo il Concessionario presenta all'Autorità la richiesta dei parametri aggiornati, anche ove sia stata definita l’imputazione dell’indicatore di produttività su due periodi regolatori, in relazione alla facoltà dell'Autorità prevista dalla medesima regolazione.

[In caso di affidamento con procedura di evidenza pubblica]: La percentuale di riduzione del livello tariffario iniziale offerta in sede di gara e correlata all’obiettivo di produttività da efficientamento si applica in modo costante e vincolante per tutta la durata della Concessione, compresi gli aggiornamenti dei successivi Periodi regolatori.

[In caso di affidamento *in house*]: La percentuale di riduzione del livello tariffario iniziale convenzionalmente assunta nel PEF e nel PFR allegati alla proposta di affidamento e correlata all’obiettivo di produttività da efficientamento, si applica in modo costante e vincolante per tutta la durata della Concessione, compresi gli aggiornamenti dei successivi Periodi regolatori.

Articolo 30 PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

1. Il Piano economico-finanziario (PEF), ed il Piano finanziario regolatorio (PFR), redatto secondo la regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale e di contabilità regolatoria e pianificazione economico-finanziaria, riportati nell'Allegato E) della presente Convenzione, costituiscono parte integrante della presente Convenzione e sono soggetti ad aggiornamento quinquennale.

2. Le Parti prendono atto che il PEF ed il PFR sono stati predisposti sulla base del sistema tariffario definito dalla regolazione ART vigente.

3. Il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) è determinato dall'Autorità ai sensi della regolazione ART vigente.

4. [In caso di affidamento con procedura di evidenza pubblica]: La percentuale di riduzione del livello tariffario iniziale offerta in gara correlato al WACC, che deve essere applicata sul tasso nel suo complesso, si adotta in modo costante e vincolante per tutta la durata della Concessione, compresi gli aggiornamenti dei successivi Periodi regolatori. [In caso di affidamento *in house*]: La percentuale di riduzione del livello tariffario correlato al WACC convenzionalmente assunta nel PEF e nel PFR allegati alla proposta di affidamento, che deve essere applicata sul tasso nel suo complesso, si adotta in modo costante e vincolante per tutta la durata della Concessione, compresi gli aggiornamenti dei successivi Periodi regolatori.

5. Fermi i necessari aggiornamenti e revisioni, il PEF ed il PFR risultano vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata al precedente art. 4 della presente Convenzione.

6. Il PEF, il PFR ed il Cronoprogramma di cui all' Allegato D) della presente Convenzione, sono aggiornati nei tempi e nei modi previsti dalla regolazione ART vigente, tenendo conto, altresì, degli strumenti di contabilità regolatoria, di costruzione tariffaria e di monitoraggio annuale previsti dalla medesima regolazione.

7. Fatto salvo l’ aggiornamento annuale del PFR previsto dalla regolazione ART vigente, le Parti, almeno 6 (sei) mesi prima del termine di ciascun Periodo regolatorio, comunicano all’Autorità l’avvio della procedura di aggiornamento quinquennale del PFR e di rideterminazione dei parametri tariffari sulla base delle previsioni, per il successivo Periodo regolatorio, relative ai costi riconosciuti ammissibili ai sensi della medesima regolazione e dell'ammontare dei saldi delle poste figurative maturati al termine del Periodo regolatorio precedente. La revisione delle stime di traffico è ammessa solo al ricorrere dei presupposti e delle condizioni di cui all’articolo 8. Detta attività dovrà concludersi in tempo utile per la formulazione della richiesta di parere, che il Concedente dovrà far pervenire all’Autorità entro 4 (quattro) mesi prima della scadenza del Periodo regolatorio.

8. Fatta salva la previsione di cui al precedente comma 6, in presenza delle circostanze ammesse per la revisione di cui all’art. 1 lettera n) della presente Convenzione, che determinano un'alterazione dell'Equilibrio economico-finanziario ai sensi dell’art. 192 del Codice, la Parte che intende attivare la procedura di revisione ne darà comunicazione (“Comunicazione di Riequilibrio”) per iscritto all'altra con l'esatta indicazione: A) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero un’alterazione dell'Equilibrio del PEF/PFR, B) dell’attestazione dell'effettiva alterazione dell'equilibrio economico-finanziario, supportata dalla relativa quantificazione, nonché, C) della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del Piano economico-finanziario/PFR. L'altra parte dovrà comunicare per iscritto le proprie determinazioni in merito alla richiesta di revisione entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa. Le Parti dovranno trovare un accordo nei successivi 60 (sessanta) giorni.

9. In caso di mancato accordo entro 90 (novanta) giorni dalla Comunicazione di Riequilibrio in merito alla revisione del PEF/PFR, ovvero in ordine alla sussistenza dei presupposti di detta revisione, che dovrà comunque essere sorretta da idonea motivazione, ciascuna parte avrà la facoltà di recesso e troveranno applicazione, ove ne sussistano i presupposti, le disposizioni del Codice in ordine all'estinzione del rapporto concessorio relativamente a tale specifico caso di recesso.

10. La verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione avviene attraverso la valutazione periodica degli indicatori di convenienza economica e di sostenibilità finanziaria come definiti dalla regolazione ART vigente.

Articolo 31 TARIFFE DI PEDAGGIO

1. Il sistema di pedaggio è di tipo chiuso/misto e prevede che il pagamento avvenga presso gli svincoli di [...da modificare nel caso di pedaggi senza barriere fisiche e caselli.].

2. La tariffa media per chilometro, ponderata con i chilometri percorsi dai veicoli appartenenti alle singole classi e tipologie di pedaggio, riportata nell' Allegato H) della presente Convenzione è calcolata sulla base del sistema tariffario, alla data di riferimento del PEF/PFR, in conformità a quanto previsto dalla regolazione ART vigente.

3. Nel caso in cui il Concessionario intendesse articolare il sistema tariffario adottando una differenziazione dei livelli tariffari, presenterà all'approvazione del Concedente un progetto di modulazione delle tariffe tale da garantire per

il Concessionario la parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, in conformità alla regolazione ART vigente.

4. Il Concessionario può essere autorizzato dal Concedente ad attuare forme di modulazione tariffaria, a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, in via esemplificativa e non esaustiva, in particolare:

   a) con riferimento ai flussi di traffico, secondo una differenziazione fondata:

      (i) sulla classificazione per *cluster* omogenei di categorie di veicoli, sulla base di documentate e motivate differenze nei livelli di usura arrecati all’infrastruttura dal rispettivo utilizzo della stessa;

      (ii) sulla classificazione per *cluster* omogenei di fasce temporali, sulla base di documentate e motivate differenze nell’utilizzo della capacità dell’infrastruttura autostradale su base giornaliera e/o oraria.

   b) con riferimento alle tipologie di tratta dell’infrastruttura autostradale, secondo una differenziazione fondata sulla classificazione per *cluster* omogenei delle tratte autostradali o di loro sottoinsiemi, sulla base di documentate e motivate differenze nei rispettivi costi di gestione e di costruzione unitari per estesa chilometrica, tenuto conto delle caratteristiche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti.

   c) secondo differenziazioni ulteriori rispetto a quelle di cui alle lettere a) e b), sempre a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa stessa, basate su:

      (i) classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni normative in materia;

      (ii) articolazione per fasce orarie (es.: *peak/off-peak*);

      (iii) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);

      (iv) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);

      (v) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

5. La modulazione tariffaria deve rispettare criteri di equità e non discriminazione tra gli utenti e assicurare a preventivo l’uguaglianza, in ciascuna delle annualità di ogni periodo regolatorio, fra:

   a) i ricavi scaturenti dall’applicazione della Tariffa unitaria media integrata ai volumi di traffico complessivi stimati;

   b) i ricavi scaturenti dall’applicazione dei livelli tariffari previsti per ciascuna delle singole classi tariffarie, come derivanti dalla differenziazione adottata, ai rispettivi volumi di traffico stimati.

6. L’analisi della sostenibilità tariffaria della concessione è effettuata, nell’ambito dell’Allegato J), in ragione dell’adeguatezza della dimensione dell’affidamento, con particolare riferimento al rapporto tra l’intensità degli investimenti previsti e la densità della domanda stimata per km di rete.

Articolo 32 ADEGUAMENTO TARIFFARIO

1. Le modalità di adeguamento annuale dei livelli tariffari sono calcolate con i criteri previsti dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale.

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

3. Il Concedente entro il 31 ottobre di ogni anno, trasmette all’Autorità e al Concessionario gli esiti delle proprie verifiche in merito:

(i) all’applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, secondo le modalità previste dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale;

(ii) all’applicazione dell’adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti, secondo le modalità previste dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale;

(iii) al conseguente ricalcolo delle poste figurative, secondo le modalità previste dalla regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale;

In tale ambito il Concedente può contestare:

a) la correttezza dei valori inseriti nella formula di adeguamento tariffario e dei relativi conteggi, con particolare riferimento all'entità degli investimenti effettuati alla data del 30 settembre precedente;

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

2. Il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario di cui al precedente comma lettera b), per fatti imputabili a quest'ultimo, dispone la sospensione dell'applicazione della formula di adeguamento tariffario e procede, ove perduri ingiustificatamente l’inadempimento, ai sensi dell'art. 38 della presente Convenzione.

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

4. L’Autorità, entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della documentazione trasmessa dal Concedente ai sensi dei precedenti commi, formula gli eventuali rilievi al Concedente e verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri della regolazione ART vigente in materia di sistema tariffario autostradale. Il termine può essere prorogato, su richiesta dell'Autorità, di ulteriori 15 (quindici) giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali; in caso di informazioni incomplete, errate o inesatte, i termini sono sospesi fino al ricevimento della documentazione corretta e completa.

5. Il Concedente, nei successivi 15 (quindici) giorni trasmette al Ministero dell’economia e delle finanze il decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione della proposta di adeguamento della tariffa unitaria media per l’anno successivo.

6. Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, e per conoscenza all’Autorità, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta comunicazione relativa all’adeguamento tariffario, il prontuario delle tariffe, relativo all'anno di richiesta.

Articolo 33 REVISIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

1. Le Parti procedono alla revisione del piano economico finanziario, ai sensi dell'art. 192 del Codice, qualora si riscontri la significativa alterazione dell'equilibrio economico finanziario, attestata dagli indicatori previsti dalla regolazione ART vigente, determinata da eventi non riconducibili al Concessionario, fermo restando che la predetta revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti sul Concessionario, riportati nell’Allegato N) della presente Convenzione.

2. Al verificarsi di uno degli eventi che consentono la revisione, la Parte che intende attivare la procedura di revisione del Piano Economico Finanziario ne darà comunicazione per iscritto all'altra. In particolare, nel caso di avvio della procedura di revisione da parte del Concessionario, questi indica con esattezza nella comunicazione i presupposti che hanno determinato l'Alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario e produce la seguente documentazione dimostrativa:

a) il Piano Economico Finanziario aggiornato, in formato editabile;

b) il Piano Economico Finanziario in disequilibrio, in formato editabile;

c) una relazione esplicativa del Piano Economico Finanziario aggiornato, che illustri tra l'altro le cause e i presupposti che hanno indotto alla richiesta di revisione e i maggiori oneri da esso derivanti;

d) lo schema di atto aggiuntivo per il recepimento nella Convenzione di quanto previsto nel Piano Economico Finanziario aggiornato.

3. Si specifica che, nell’ambito di tale procedura, il Concedente è tenuto a:

a) verificare la presenza di una significativa alterazione dell’equilibrio economico-finanziario della concessione, rispetto ai livelli di equilibrio pattuiti al momento della conclusione del contratto;

b) quantificare l’entità dell’alterazione dell’equilibrio economico e finanziario sull’intera durata della concessione, utilizzando il set di indicatori previsti dalle Linee guida ANAC e nella documentazione istituzionale MEF— RGS/DIPE in materia di PPP nonché dalla regolazione ART vigente, considerando i relativi flussi finanziari delle singole annualità a consuntivo ovvero a preventivo, in ragione della loro diversa collocazione temporale rispetto al momento in cui viene valutata l’applicazione dell’art. 192 del Codice;

c) identificare le leve rimediali del contratto di concessione in grado, anche in combinazione di più soluzioni, di ricondurre ai livelli di equilibrio pattuiti al momento della stipula, nel rispetto dei livelli di traslazione del rischio stabiliti in origine, nonché delle disposizioni della regolazione ART vigente.

4. Gli indicatori di rendimento atteso, unitamente agli ulteriori indicatori di bancabilità del PEF devono essere letti nell'ambito del più generale rapporto tra rischio assunto e rendimento atteso. I rendimenti nonché le condizioni di bancabilità previsti all’interno del perimetro del PEF, sull’intero orizzonte concessorio, costituiscono pertanto i benchmark di riferimento dell'operazione di riequilibrio, secondo le disposizioni di cui alla regolazione ART vigente.

5. Qualora le Parti raggiungano l’accordo sul Riequilibrio, esse formalizzeranno il Piano Economico Finanziario revisionato attraverso un apposito atto aggiuntivo alla Convenzione.

6. Qualora entro un periodo di 90 (novanta) giorni dalla comunicazione dell'evento che ha determinato l'Alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario non sia raggiunto un accordo tra le Parti, si applicherà quanto previsto dal successivo art. 40.

Articolo 34 QUALITÀ DEI SERVIZI

In attuazione dei criteri definiti dalla regolazione ART vigente, relativi ai meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, il Concessionario si impegna a trasmettere al Concedente e all’ART, su base annuale entro i termini stabiliti dall'Autorità, tutte le informazioni necessarie ai fini del computo degli indicatori di qualità di cui all’Allegato K) della presente Convenzione.

Sezione VI SANZIONI E PENALI

Articolo 35 PENALI

1. Il Concedente irroga le penali per il ritardato adempimento degli obblighi contrattuali nel rispetto del contraddittorio con il Concessionario. Il Concedente procede a contestare la violazione al Concessionario, il quale può controdedurre nei successivi 30 (trenta) giorni. Decorso tale termine, il concedente, ove non ritenga di accogliere le controdeduzioni del Concessionario, procedere alla irrogazione delle penali.

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

3. Il Concedente applica al Concessionario una penale di Euro [●] per ogni mese di ritardo rispetto ai termini di durata di ciascuna delle fasi, di diretta competenza, della progettazione degli interventi riportati nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) della presente Convenzione e precisamente:

   a) del termine di presentazione da parte del Concessionario, ai fini della VIA e della Conferenza di Servizi, del progetto di fattibilità tecnico-economica agli Enti competenti;

   b) del termine di presentazione da parte del Concessionario al Concedente del progetto di fattibilità tecnico-economica ai fini della relativa approvazione da parte dello stesso, decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del decreto di chiusura della Conferenza di Servizi o provvedimento equivalente. Qualora la Conferenza di Servizi, o il provvedimento equivalente, si dovesse chiudere con prescrizioni che richiedano ulteriori provvedimenti approvativi, il termine è sospeso per la durata necessaria al rilascio di tali provvedimenti;

   c) del termine di presentazione al Concedente, da parte del Concessionario, del progetto esecutivo ai fini della relativa approvazione, decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del provvedimento del Concedente di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.

4. La tempistica relativa ai lavori di realizzazione degli interventi di cui all'art. 2 della presente Convenzione, riportata nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) della presente Convenzione, è vincolante per il Concessionario per quegli interventi per i quali è già intervenuta l'approvazione da parte del Concedente del relativo progetto esecutivo.

5. Resta, peraltro, stabilito che il Cronoprogramma dei lavori come sopra definito potrà subire modifiche in conseguenza di eventuali perizie di variante predisposte dal Concessionario ai sensi della normativa vigente ed approvate dal Concedente.

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

7. Fermo restando quanto sopra, per ogni mese di ritardo per l'avvio ed il completamento degli interventi di cui all'art. 2 della presente Convenzione rispetto alla data prevista dal Cronoprogramma di cui all'Allegato D) della presente Convenzione il Concedente, salvo che il ritardo sia dipendente da causa non imputabile al Concessionario in base alla matrice dei rischi, potrà applicare una penalità per ogni intervento come individuata ai sensi dell’Allegato L) della presente Convenzione.

8. Le penalità dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della comunicazione da parte del Concedente. L’ammontare delle penali è versato in un conto corrente vincolato in favore del Concedente.

9. L'applicazione di n. 10 penalità nella misura massima prevista, nel corso della durata della concessione, ovvero il ritardo nella corresponsione delle penalità applicate superiore a 20 (venti) giorni, costituisce motivo di risoluzione della Concessione ai sensi dell'art. 38 della presente Convenzione.

10. Per le ulteriori penalità, si fa rinvio al Disciplinare di cui all'Allegato L) della presente Convenzione.

11. Ai sensi dell’art. 1382 del Codice civile, il Concedente e il Concessionario convengono che, nell’ipotesi di inadempimento o di ritardo nell’adempimento delle obbligazioni inerenti alla gestione e manutenzione ordinaria dell’infrastruttura, espressamente richiamate nel Disciplinare di cui all’Allegato L) della presente Convenzione, il Concessionario versi, a titolo di penale, a prescindere dalla prova del danno, al Concedente, la somma ivi indicate per ciascuna fattispecie.

12. La misura, i tempi ed i modi per l’applicazione delle penalità sono disciplinati nello specifico Allegato L) della presente Convenzione anche ai sensi dell’art. 8, comma 2, lett. d) legge 193/2024.

13. Resta fermo l’obbligo del Concessionario al risarcimento del maggior danno eventualmente subito dal Concedente per il mancato od inesatto adempimento ai propri obblighi.

14. Le penalità dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della comunicazione da parte del Concedente. L’ammontare delle penali è versato in un conto corrente vincolato in favore del Concedente.

15. La misura, i tempi ed i modi per l’applicazione delle penalità sono disciplinati nello specifico Allegato L) della presente Convenzione anche ai sensi dell’art. 8, comma 2, lett. d) legge 193/2024.

16. Con riferimento a quanto previsto dall’art. 17, l'inattività ingiustificata dei cantieri, l'impiego ingiustificatamente insufficiente delle risorse, tecnologie e strumenti programmati, il mancato rispetto dei tempi di esecuzione per cause imputabili al Concessionario e l'omessa, incompleta o tardiva trasmissione dei dati, costituiscono inadempimenti soggetti alle penali previste dalla presente Convenzione e dal relativo Disciplinare, secondo le fattispecie e gli importi ivi stabiliti. Restano ferme le competenze dell'Autorità e l'applicazione delle misure regolatorie di propria competenza.

Articolo 36 SANZIONI

1. Ai sensi dell’art. 2, comma 86, lettera d), del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, fatta salva comunque la disciplina sulle penali e sulla clausola risolutiva espressa di cui alla presente Convenzione, in caso di violazione, di inosservanza o di omissione anche parziale degli obblighi di cui alla convenzione di concessione e di cui all’art. 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498 e ss.mm.ii., 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 ed i documenti acquisiti non siano veritieri, il Concedente irroga le sanzioni amministrative pecuniarie specificate nell’Allegato L) della presente Convenzione.

2. Fermi restando i poteri del Concedente, ai sensi dell’art. 37 del Decreto, l’ART esercita nei confronti del Concessionario i poteri ispettivi, ordinatori, prescrittivi e sanzionatori, nei casi e secondo le modalità ivi contemplati.

Sezione VII VICENDE DELLA CONCESSIONE

Articolo 37 DISPOSIZIONI GENERALI SULL’ESTINZIONE DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE

1. Le fattispecie di estinzione del contratto di concessione sono previste e disciplinate dall’art. 11 della legge 193/2024.

2. Fino all’individuazione del Concessionario subentrante, il Concessionario è tenuto al rispetto dei criteri di regolazione tariffaria determinati dalla regolazione ART vigente, con espressa applicazione dei relativi parametri essenziali previsti per la gestione transitoria.

3. In occasione della cessazione anticipata del rapporto concessorio, si applica la disciplina regolatoria vigente adottata dall’ART in materia di somme soggette a vincolo di destinazione, ivi incluse le disposizioni relative al meccanismo di recupero/riserva in relazione al rendimento ammesso e ai meccanismi di accantonamento correlati all’attuazione degli investimenti. In particolare:

   a) l’eventuale sovra-rendimento del TIR di progetto, rispetto a quello ammesso dall’Autorità, e il conseguente importo soggetto ad accantonamento è rideterminato secondo la metodologia prevista dalla regolazione ART vigente, assumendo come orizzonte temporale la durata effettiva del rapporto concessorio e considerando i flussi finanziari relativi al periodo di gestione effettivamente svolto, nonché gli eventuali indennizzi derivanti dalla cessazione anticipata della concessione. Le somme risultanti dalla rideterminazione sono messe a disposizione del Concedente per le finalità previste dalla regolazione ART vigente;

b) l’eventuale sovra-rendimento del TIR *Equity*, rispetto a quello ammesso dall’Autorità, e il conseguente importo soggetto ad accantonamento è rideterminato secondo la metodologia prevista dalla regolazione ART vigente, assumendo come orizzonte temporale la durata effettiva del rapporto concessorio e considerando i flussi finanziari relativi al periodo di gestione effettivamente svolto, nonché gli eventuali indennizzi derivanti dalla cessazione anticipata della concessione. Le somme risultanti dalla rideterminazione sono assoggettate alle destinazioni e ai vincoli previsti dalla regolazione ART vigente. In particolare, qualora il Concessionario non abbia completato il programma degli investimenti in nuove opere e delle manutenzioni straordinarie previsto dalle pattuizioni convenzionali, le somme eventualmente accantonate nell’apposita riserva vincolata di patrimonio netto sono restituite al Concedente, in tutto o in parte, proporzionalmente al livello di inadempimento;

c) le somme depositate sul conto vincolato in applicazione del meccanismo di accantonamento correlato alla ritardata realizzazione degli investimenti, che risultino ancora disponibili alla data di cessazione anticipata del rapporto concessorio, sono messe a disposizione del Concedente, unitamente agli interessi maturati, per le finalità previste dalla regolazione ART vigente.

4. il Concessionario consegna al Concedente una relazione finale sul quadrante territoriale ai sensi dell’art. 3, punto 2, lett. c), della presente Convenzione, concernente lo stato dei luoghi nonché delle opere e delle attività eseguite in ottemperanza a quanto disposto dal medesimo articolo. Tale relazione, comprensiva di tutti i suoi allegati, dovrà essere annessa al bando di gara per l’affidamento della nuova concessione.

Articolo 38 RISOLUZIONE DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO E DEL CONCEDENTE

1. Il contratto di concessione si estingue secondo la disciplina di cui all’Art. 190 co. 2 del Codice e di cui all’art. 11 della legge 193/2024.

2. Nel caso in cui il Concedente accerti, anche a seguito di proposta dell’Autorità ai sensi dell’art. 37 comma 3, lett. c, del D.L. 201/2011, che si sia verificato un inadempimento, ne dà avviso al Concessionario, specificando gli elementi identificativi dell’inadempimento e fissa un congruo termine, comunque non superiore a 30 (trenta) giorni, entro il quale il Concessionario provvede a adempiere ovvero a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia adempiuto ovvero abbia presentato le proprie giustificazioni, ovvero allorché queste ultime non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo potrà avviare il procedimento per l’estinzione del contratto di concessione per inadempimento del Concessionario.

3. Nell’ambito del procedimento di cui al comma 2, ultimo periodo, il Concedente chiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'Infrastruttura e sugli eventuali danni cagionati dal Concessionario. La verifica tecnica di cui al primo periodo può essere acquisita successivamente all'estinzione della concessione nelle sole ipotesi di somma urgenza e conclamato inadempimento, motivate dal Concedente nel decreto di cui al comma 4.

4. L’estinzione per inadempimento del Concessionario è disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Concedente.

5. Nelle ipotesi di risoluzione per inadempimento del Concessionario, tenuto anche conto di quanto previsto all’art. 36, punto 3, spettano a quest’ultimo esclusivamente il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti, nonché, al netto del valore degli investimenti non riconosciuti dal Concedente e dell’eventuale saldo di poste figurative maturato ai sensi della regolamentazione ART vigente. Tale importo è determinato ai sensi dell’art. 11 della legge 193/2024.

6. È fatto salvo il diritto del Concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del Concessionario, determinati anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA ai sensi del comma 3 e

secondo specifica clausola penale di predeterminazione del danno in attuazione dell'Art. 190 co. 2 del Codice [da predeterminare prima dell'avvio della procedura di gara o dell'affidamento *in house*].

7. Secondo quanto previsto dall'art. 190, comma 2, del Codice, 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, troverà applicazione la disciplina dettata dagli articoli 1453 e seguenti del Codice civile. Ai fini della clausola penale di predeterminazione del danno le Parti convengono che saranno rimborsati al Concessionario gli importi previsti dal seguente punto 38, fatto salvo il maggior danno.

Articolo 39 RECESSO DEL CONCEDENTE DAL CONTRATTO DI CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE

1. Quando l'estinzione della Concessione è determinata da motivi di pubblico interesse, si applicano l'art. 11, comma 2, della legge 193/2024 e l'art. 190, comma 4, del Codice. In tal caso, tenuto anche conto di quanto previsto all'art. 36, punto 3, spettano al Concessionario:

   a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;

   b) i costi regolatori ammissibili sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso, ivi inclusi gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse;

   c) un indennizzo a titolo di mancato guadagno compreso tra il minimo del 2 per cento ed il massimo del 5 per cento degli utili previsti dal PEF, in base ad una valutazione che tenga conto delle circostanze, della tipologia di investimenti programmati e delle esigenze di protezione dei crediti dei soggetti finanziatori.

   Le somme di cui alla lettera a) sono determinate al netto del valore degli investimenti non riconosciuti dal Concedente e al lordo dell'eventuale saldo di poste figurative maturato ai sensi della regolamentazione ART vigente.

   [I criteri per l'individuazione dell'indennizzo di cui alla lettera c) devono essere esplicitati in maniera inequivocabile nell'ambito del bando di gara, ovvero nella documentazione afferente all'affidamento *in house,* ed indicati nel contratto, tenuto conto della tipologia e dell'oggetto del rapporto concessorio, con particolare riferimento alla percentuale, al piano economico-finanziario e agli anni da prendere in considerazione nel calcolo. L'indennizzo deve essere determinato attraverso i seguenti criteri:

   1. PEF di riferimento. Ultimo piano economico-finanziario approvato ed efficace prima della comunicazione di avvio del procedimento di recesso, comprensivo degli aggiornamenti regolarmente approvati.
   2. Definizione di utile. Utile (Perdita) di esercizio risultante dal Conto Economico del PEF di riferimento, al netto delle imposte sul reddito, elaborato in conformità al sistema tariffario e alle misure regolatorie ART applicabili alla concessione, nonché coerente con gli strumenti di contabilità regolatoria e di pianificazione economico-finanziaria adottati dall'Autorità, riferibile alle attività autostradali e alle attività accessorie, come individuate dalle misure regolatorie ART applicabili alla concessione, con esclusione delle attività non pertinenti. Il risultato è determinato tenendo conto degli effetti dei meccanismi regolatori applicabili. Sono esclusi i componenti derivanti dalla cessazione e le duplicazioni con altri importi riconosciuti.
   3. Anni da prendere in considerazione per il calcolo. Periodo residuo dalla effettiva data di cessazione della gestione remunerata sino alla scadenza contrattuale, senza considerare ipotesi di proroga. Per l'esercizio nel quale interviene la cessazione è considerata esclusivamente la quota di risultato riferibile al periodo successivo, secondo un criterio temporale che tenga conto dell'eventuale stagionalità della gestione.
   4. Base di calcolo. La base di calcolo dell'indennizzo è costituita dalla somma algebrica degli utili (perdite) di esercizio relativi alle annualità considerate, assunta in misura non inferiore a zero. Tali risultati d'esercizio sono assunti nei valori risultanti dal PEF di riferimento, come determinati sulla base delle ipotesi macroeconomiche e tariffarie ivi recepite, ivi inclusi gli effetti dell'inflazione incorporati, ove applicabili, nelle relative previsioni e senza ulteriori rivalutazioni, deflazioni o attualizzazioni.
   5. Determinazione della percentuale. Alla base di calcolo è applicata una percentuale del 2%, incrementabile fino al 5%, previa idonea e specifica motivazione da parte del Concedente, a seguito delle seguenti maggiorazioni:
      a. tipologia degli investimenti programmati: massimo +1 punto percentuale;
      b. circostanze del recesso: massimo +1 punto percentuale;
      c. Esigenze documentate di protezione dei crediti dei finanziatori, tenuto conto delle ulteriori somme riconoscibili in conseguenza del recesso e delle eventuali altre forme di tutela applicabili: massimo +1 punto percentuale.

La convenzione definisce preventivamente gli indicatori, le soglie e le condizioni per l’applicazione delle maggiorazioni, compresi gli scenari relativi alle circostanze conoscibili soltanto al momento del recesso].

2. Le somme dovute ai sensi del comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e dei titolari di titoli emessi.

3. L'efficacia del recesso dalla concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'ente concedente delle somme previste dal comma 1.

4. Il Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza è attestato dal Concedente previa verifica tecnica dell’ANSFISA sullo stato dell'Infrastruttura e sui futuri bisogni manutentivi, ponendo a carico del Concessionario uscente ogni onere eventualmente derivante da carenze e difformità rilevate.

Articolo 40 RECESSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO SUL RIEQUILIBRIO DEL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

1. Ai sensi dell’art. 192, comma 4, del Codice, in caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico-finanziario le parti possono recedere dal contratto.

2. Nel caso di cui al comma 1, ai sensi dell'art. 190, comma 4, lettere a) e b), del Codice, al Concessionario sono rimborsati, tenuto anche conto di quanto previsto all’art. 36, punto 3, i seguenti importi, a esclusione degli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse:

   a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario, nonché, al netto del valore degli investimenti non riconosciuti dal Concedente e dell’eventuale saldo di poste figurative maturato ai sensi della regolamentazione ART vigente;

   b) i costi sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso.

3. Il Buono Stato di Manutenzione, Conservazione e Sicurezza è attestato dal Concedente previa verifica tecnica dell’ANSFISA sullo stato dell'Infrastruttura e sui futuri bisogni manutentivi, ponendo a carico del Concessionario uscente ogni onere eventualmente derivante da carenze e difformità rilevate.

Sezione VIII DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 41 FORO COMPETENTE

1. Per tutte le controversie che dovessero insorgere tra le parti sull’interpretazione ed applicazione della presente Convenzione il foro competente è il Tribunale di Roma.

Articolo 42 CLAUSOLA SOCIALE

1. Il Concessionario ha l'obbligo di mantenere, il personale impiegatizio, esattoriale ed operaio dipendente delle società concessionarie uscenti, come risultante dall’ultimo bilancio approvato, allo scopo di garantire il mantenimento dei livelli occupazionali per almeno un triennio, nonché dagli ulteriori documenti messi a disposizione nell’ambito della procedura di affidamento, che conserva il trattamento economico e giuridico in godimento alla data di sottoscrizione della presente Convenzione, nel rispetto del vigente Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il personale dipendente da società e consorzi concessionari di Autostrade e Trafori.

Articolo 43 COMUNICAZIONI

1. Tutte le comunicazioni previste dalla presente Convenzione dovranno essere inviate ai seguenti indirizzi PEC rispettivamente del Concedente e del Concessionario [specificare].

Articolo 44 EFFICACIA DELLA CONVENZIONE

1. L’efficacia della presente Convenzione è subordinata alla registrazione della Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione della Convenzione.
2. Qualora, per ragioni non imputabili a ciascuna delle parti, l’effettiva gestione non possa avere inizio alla data prevista negli atti della procedura di affidamento, il Concessionario resta vincolato alle condizioni economico-finanziarie e regolatorie [in caso di affidamento con procedura di evidenza pubblica]: della propria offerta; [in caso di affidamento *in house*]: della proposta di affidamento sottoscritta ai sensi dell'art. 5 della legge 193/2024. Il vincolo opera per un massimo di 24 (ventiquattro) mesi, decorrenti [in caso di affidamento con procedura di evidenza pubblica]: dalla data di aggiudicazione definitiva della concessione; [in caso di affidamento *in house*]: dal perfezionamento dell'affidamento. Tutte le condizioni economico-finanziarie e regolatorie slittano di conseguenza.
3. Fermo il disposto di cui al comma 2, gli effetti della presente Convenzione decorrono dalla data dell’effettivo subentro del Concessionario.
4. Decorso il termine di cui al comma 2, le parti possono recedere senza riconoscimento di alcun indennizzo. Ad ogni modo è preclusa la rinegoziazione delle condizioni essenziali dell’affidamento.

Articolo 45 RICHIAMO ALLE NORME LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI

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 concessioni autostradali e, in particolare, le disposizioni del libro IV, parte II, del Codice, come integrate e specificate dal Capo I della legge 193/2024, che costituiscono norme speciali di settore, del Codice civile, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione 16 dicembre 1992, n. 495, nonché del decreto legislativo di attuazione della Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, e s.m.i., unitamente all'intero quadro di regolazione settoriale ed alle specifiche delibere emanate pro tempore dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) applicabili alla fattispecie.

Articolo 46 SPESE DI CONTRATTO E TRATTAMENTO FISCALE

1. Le spese contrattuali e le conseguenti spese di bollo, registrazione e diritti di segreteria sono a totale 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 numero [●] facciate dattiloscritte compresa la presente pagina e contiene numero [●] allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Il Concedente

Il Concessionario