

**Convenzione relativa alla concessione per la progettazione definitiva ed  
esecutiva, la costruzione e l'esercizio della Tangenziale Est Esterna di  
Milano (29 luglio 2010)**

---

**ATTO AGGIUNTIVO N° 3**

---

Milano, 22 dicembre 2021

\* \* \*

### ATTO AGGIUNTIVO n. 3

**alla Convenzione relativa alla concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio della Tangenziale Est Esterna di Milano, sottoscritta in data 29 luglio 2010**

TRA

**CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A.**, con sede legale in Milano, Via Pola n. 12/14, denominata in seguito per brevità "CAL S.p.A." o "CAL" o "Concedente";

E

**TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.**, con sede legale in Milano, via Fabio Filzi 25, denominata in seguito per brevità "TE S.p.A." o "TE" o "Concessionario" e congiuntamente al Concedente, "le Parti".

\* \* \*

### REPUBBLICA ITALIANA

L'anno 2021, del mese di dicembre, addì 22, in Milano, in Via Pola, n. 12/14,

### SONO PRESENTI

#### DA UN PARTE

Gianantonio Arnoldi, in qualità di Amministratore Delegato di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., con sede legale in Milano, Via Pola n. 12/14, iscritta nel Registro delle Imprese di Milano, R.E.A. n. 1837186, C.F. e P. IVA n. 05645680967, munito degli occorrenti poteri in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione del 15 dicembre 2021;

E

#### DALL'ALTRA

Paolo Pierantoni, in qualità di Amministratore Delegato di Tangenziale Esterna S.p.A., con sede legale in Milano, via F. Filzi n. 25, iscritta al Registro delle Imprese di Milano, R.E.A. n. 1893940, C.F. e P. IVA n. 06445740969 munito degli occorrenti poteri in forza della delibera del Consiglio di Amministrazione del 14 dicembre 2021.

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

### PREMESSO CHE

- (A) in data 29 luglio 2010 è stata sottoscritta tra CAL S.p.A. e TE S.p.A. la "Convenzione relativa alla concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e l'esercizio della Tangenziale Est Esterna di Milano" ("Convenzione Unica" o "Convenzione") approvata con Decreto Interministeriale n. 743 dell'8 ottobre 2010, registrato alla Corte dei Conti in data 22 novembre 2010, reg. 9 foglio 400;

- (B) con delibera n. 51 del 3 agosto 2011 (registrata dalla Corte dei Conti in data 24.02.2012 al reg. 2, foglio 207 e pubblicata sulla G.U. Serie Generale n. 53 del 03.03.2012) il CIPE: i) ha reiterato, ai sensi del punto 1 del deliberato, il vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 95/2005; ii) ha approvato il Progetto Definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano ("**TEEM**" e/o "**Opera**" e/o "**Collegamento Autostradale**") ai sensi del punto 2 del deliberato; iii) ha espresso parere positivo sullo schema del 1° Atto aggiuntivo alla convenzione unica ai sensi del punto 3 del deliberato;
- (C) in data 8 marzo 2012, CAL ed il Concessionario hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 1 ("**A.A. n. 1**"), approvato con Decreto Interministeriale del 18 maggio 2012 e registrato dalla Corte dei Conti in data 15 giugno 2012; con l'A.A. n. 1 è stato adottato il nuovo Piano economico finanziario e il nuovo Cronoprogramma del Progetto definitivo;
- (D) in data 11 novembre 2013 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 2 ("**A.A. n. 2**"), con il quale è stato adottato il Cronoprogramma aggiornato e il nuovo PEF di riequilibrio che tiene conto del riconoscimento di un finanziamento pubblico pari a 330 milioni di Euro, previsto dal D.I. di cui all'art. 18 c2, del D.L. n. 69/2013; l'A.A. n. 2 è stato approvato con Decreto Interministeriale n. 37 del 10.02.2014 e registrato dalla Corte dei Conti in data 17 marzo 2014;
- (E) tra il 3 luglio 2012 e il 10 maggio 2016, CAL ha approvato, per stralci, con delibere del proprio Consiglio di Amministrazione, il Progetto Esecutivo ("**PE**") dell'Opera elaborato dal Concessionario;
- (F) in data 23 luglio 2014, contestualmente all'autostrada Brebemi, è stato aperto al traffico l'ArcoTEEM, tra il casello di Pozzuolo Martesana e il casello di Liscate;
- (G) in data 16 maggio 2015 è stata aperta al traffico l'intera autostrada TEEM, dall'interconnessione con la A4 a Caponago all'interconnessione con la A1 a Melegnano;
- (H) in data 28 aprile 2017 il Direttore dei Lavori ha emesso il Certificato di Ultimazione dei Lavori (lavori conclusi in data 21 aprile 2017);
- (I) tra il 30 ottobre e il 12 novembre 2018 sono stati emessi i Certificati di collaudo dei tre lotti, afferenti ai rapporti Concedente-Concessionario, approvati dal Consiglio di Amministrazione di TE in data 27/11/2018 e dal Consiglio di Amministrazione di CAL in data 18/12/2018;
- (J) stante l'avvenuta scadenza del primo periodo regolatorio quinquennale ai sensi della Delibera CIPE n. 68/2017, in data 29 marzo 2019 il Concessionario ha presentato istanza di aggiornamento del Piano economico finanziario e del Piano finanziario regolatorio della concessione, ai sensi delle previsioni dell'art 11.3 della Convenzione;
- (K) l'istanza del Concessionario di cui al precedente punto (J) è stata oggetto di istruttoria da parte del Concedente, che ha comportato successive interlocuzioni tra Concessionario e Concedente ai fini del raggiungimento di una soluzione condivisa;
- (L) in esito a tale istruttoria, le parti hanno raggiunto in data 17.7.2019 la condivisione di un Piano economico finanziario di aggiornamento, comprensivo del Piano finanziario regolatorio e relative tavole ("**Primo PEF 2019**");
- (M) in data 25 luglio 2019 e in data 5 agosto 2019 i Consigli di Amministrazione del Concessionario e del Concedente hanno rispettivamente approvato, per quanto di propria competenza, il Primo PEF 2019,
- (N) con nota del 7 agosto 2019, CAL ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Primo PEF 2019;

### Premesso ancora che

- (O) nelle more della conclusione del procedimento approvativo del Primo PEF 2019 è intervenuto il D.L. 10 dicembre 2019 n. 162 poi convertito con modificazioni dalla Legge 26 febbraio 2020 n. 8 che all'art. 13 ha previsto che *“per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”*;

La norma prevede, inoltre, che *“entro il 30 marzo 2020 i concessionari present[i]no al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2020”*, termine successivamente più volte prorogato dalla legge al 31.12.2021.

- (P) in ragione delle menzionate previsioni dell'art. 13 del D.L. n. 162 del 2019, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato con successive note a CAL - e quest'ultima al Concessionario – che:

- (i) l'adeguamento tariffario per l'anno 2020 sarebbe stato pari allo 0,00 per cento e che  
(ii) il procedimento di aggiornamento del Piano economico e finanziario doveva *“essere ricondotto alle sopra citate nuove disposizioni”*;

- (Q) il Concessionario ha impugnato entrambi i provvedimenti adottati da CAL secondo quanto disposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed i giudizi sono attualmente pendenti dinanzi al TAR Lombardia con i RG 558/2020 e RG 862/2020;

- (R) nella pendenza di tali giudizi CAL e il Concessionario hanno avviato ulteriori interlocuzioni con l'obiettivo di definire un nuovo aggiornamento del piano economico finanziario conforme alle indicazioni fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'intesa che un eventuale accordo su tale diverso aggiornamento del Piano economico e finanziario non avrebbe comportato la rinuncia del Concessionario ai giudizi pendenti, che gli eventuali esiti positivi per il Concessionario di tali giudizi sarebbero stati considerati nel successivo aggiornamento del piano economico e finanziario;

### Premesso altresì che

- (S) In data 12 febbraio 2020 l'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti, con delibera n.29/2020 e relativi allegati, ha adottato il *“Sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Tangenziale Esterna S.p.A.” (“Delibera dell'ART n. 29/2020”)*, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 37, comma 2, lett. g) del D.L. 201/2011, come modificato dall'articolo 6, comma 1, lett. a) del D.L. 109/2018”;
- (T) a partire dal mese di febbraio 2020 sono state adottate dal Legislatore e dalle Autorità di Governo nazionali e regionali una molteplicità di disposizioni dirette a contenere gli effetti

dell'epidemia da COVID-19 che hanno avuto significativi impatti anche sulla mobilità nazionale e regionale oltretutto sull'intera economia nazionale;

- (U) non è allo stato possibile prevedere gli effetti sul breve e medio periodo che tali disposizioni possono avere prodotto sull'economia nazionale e regionale e, conseguentemente, sui volumi di traffico della TEEM nel periodo regolatorio;
- (V) conseguentemente CAL e il Concessionario hanno convenuto di non modificare lo studio del traffico posto a base del Primo PEF 2019 e di recuperare gli eventuali minori ricavi conseguenti ai minori volumi di traffico consuntivati nel periodo regolatorio nell'ambito dell'aggiornamento da effettuare per il prossimo periodo regolatorio secondo quanto previsto all'art. 11.16 della Convenzione Unica - nella formulazione introdotta dal presente atto aggiuntivo n. 3 - ovvero con le altre modalità consentite dalla stessa Convenzione Unica;

#### **Premesso ulteriormente che**

- (W) in data 19 giugno 2020 il Concessionario ha presentato una nuova istanza di aggiornamento del Piano economico finanziario e del Piano finanziario regolatorio della concessione coerentemente con quanto esposto alle premesse (r) e (u) e che tale nuova istanza di aggiornamento è stata oggetto di istruttoria da parte del Concedente e di ulteriori interlocuzioni con il Concessionario;
- (X) in esito a tale istruttoria le Parti hanno raggiunto la condivisione di un nuovo Piano economico finanziario di aggiornamento, comprensivo del Piano finanziario regolatorio e relative tavole, fermo quanto esposto alle premesse (r) e (v) ("**Secondo PEF 2019**");
- (Y) in data 17 giugno 2020 e in data 2 luglio 2020 i Consiglieri di Amministrazione del Concessionario e del Concedente hanno rispettivamente approvato, per quanto di propria competenza, il Secondo PEF 2019;
- (Z) in data 6 luglio 2020 CAL ha trasmesso il Secondo PEF 2019 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

#### **Premesso infine che**

- (AA) in data 28 settembre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("**ART**"), precedentemente interpellata il 22 luglio 2020 dal MIT in merito al Secondo PEF 2019, ha emesso il proprio Parere n.7 /2020, ai sensi delle previsioni dell'art. 43 comma 1 del D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, come modificato dall'articolo 16 del D.L. 28 settembre 2018 n. 109. Successivamente l'ART con nota del 1° ottobre 2020 ha evidenziato ulteriori osservazioni sullo schema di atto aggiuntivo n. 3;
- (BB) in data 20 ottobre 2020 CAL e TE hanno condiviso un aggiornamento del Secondo PEF 2019 ("**PEF Aggiornato**"), redatto sulla base delle indicazioni stabilite nel citato Parere n.7/2020;
- (CC) in data 28 ottobre 2020 e in data 5 novembre 2020 gli organi societari del Concessionario e del Concedente hanno rispettivamente approvato, per quanto di propria competenza, il PEF Aggiornato;
- (DD) in data 6 novembre 2020 CAL ha trasmesso il PEF Aggiornato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- (EE) con Delibera n. 55 del 3 novembre 2021 (allegato *sub a*)), adottata previo parere del NARS, il CIPESS, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) (“MIMS”), ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di atto aggiuntivo n. 3 e relativi allegati;

### TUTTO CIO' PREMESSO

In attuazione della Delibera del CIPESS n. 55 di cui all'allegato *sub a*), si rende, quindi, necessario procedere alla sottoscrizione del presente atto aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica (“**Atto Aggiuntivo n. 3**”), ai fini dell'adozione del Piano Economico – finanziario revisionato comprensivo della relativa Relazione Esplicativa (allegato *sub b*), nonché degli ulteriori allegati. Pertanto, tra **CAL S.p.A.** e **TE S.p.A.**, come sopra costituite e rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue.

\* \* \*

#### 1. **PREMESSE E ALLEGATI**

Le premesse e i seguenti allegati formano parte integrante del presente Atto Aggiuntivo n. 3 e costituiscono anch'essi patto:

- a) Delibera del CIPESS n. 55 del 3 novembre 2021;
- b) Piano Economico-Finanziario revisionato (PEF Aggiornato) comprensivo della relativa Relazione di accompagnamento;
- c) Studio trasportistico aggiornato al 2019.

#### 2. **OGGETTO**

Con il presente Atto Aggiuntivo n. 3 le Parti convengono di adottare il Piano economico finanziario di aggiornamento (PEF Aggiornato), comprensivo del Piano finanziario regolatorio e relative tavole.

#### 3. **PIANO ECONOMICO FINANZIARIO**

Il PEF Aggiornato sostituisce il Piano Economico-finanziario di cui all'Allegato B dell'A.A. n. 2.

#### 4. **PATTUZIONI SPECIFICHE**

4.1 Le Parti si danno reciprocamente atto che:

- (a) la sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 3 non comporta rinunce per TE ai giudizi pendenti di cui alla premessa Q e che gli eventuali esiti positivi degli stessi per il Concessionario saranno riflessi nel prossimo aggiornamento del Piano economico e finanziario;
- (b) l'efficiamento dei costi operativi previsti nel PEF Aggiornato si intende riferito all'intera durata della concessione, indipendentemente dagli esiti dei giudizi pendenti di cui sub (a);

- (c) alla scadenza del periodo regolatorio saranno quantificati a consuntivo gli eventuali minori ricavi conseguenti ai minori volumi di traffico registrati nel periodo che saranno recuperati nell'ambito dell'aggiornamento del Piano economico e finanziario da effettuare per il successivo periodo regolatorio secondo quanto previsto dall'art. 11.16 della Convenzione Unica, come modificato del presente Atto Aggiuntivo n. 3 ovvero con le altre modalità consentite dalla stessa Convenzione Unica, tenendo conto altresì delle eventuali espressioni rese in materia dal MIMS e dall'ART.

Le premesse di cui al presente Atto Aggiuntivo nonché le pattuizioni di cui al presente punto 4.1 integrano con valore di patto quanto previsto nelle premesse della Convenzione del 29 luglio 2010.

## **5. ADEGUAMENTI NORMATIVI E PRECISAZIONI/MODIFICHE AL TESTO DELLA CONVENZIONE UNICA, ATTI AGGIUNTIVI E RELATIVI ALLEGATI**

Con il presente Atto Aggiuntivo n. 3 le Parti convengono di modificare ed integrare la Convenzione Unica come segue, a recepimento delle disposizioni del CIPESS nella propria Delibera n. 55 del 3 novembre 2021:

(i) L'articolo 11 della Convenzione Unica, come modificato dall' A.A.1 e A.A.2, viene rinominato "*Piano Economico Finanziario e Piano Finanziario Regolatorio*" ed è modificato come segue:

11.1 Il PEF, [redatto ai sensi del Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997], ed il PFR, [redatto ai sensi della Delibera dell'ART n. 29/2020], sono vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all'art. 3 della Convenzione, fatti salvi i previsti aggiornamenti anche legati all'aggiornamento del PFR.

11.2 Il PFR è aggiornato annualmente, in occasione della richiesta di adeguamento tariffario da applicare per il successivo anno, e, periodicamente, al termine di ciascun periodo regolatorio, in conformità al Sistema tariffario ("**Sistema**") definito da ART con la Delibera di cui al comma 1.

11.3 Il primo periodo regolatorio copre il quinquennio 2019-2023; si assumono come Anno base e Anno ponte, rispettivamente, le annualità 2018-2019.

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

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

Il Sistema afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, come definito nella Delibera ART n.29/2020.

11.5 Il Sistema persegue la finalità di assicurare che:

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

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

- il livello dei costi di gestione  $C_G$  (definiti sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla regolazione ART) viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$$

dove:

$C_o$  indica i costi operativi definiti sulla base dei criteri e nei limiti di ammissibilità fissati nella regolazione ART;

$E_{aa}$  indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie;

$C_{a,nr}$  indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio, determinato in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;

$C_{rc,nr}$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

- il livello dei costi di costruzione  $C_K$  viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_K = C_{a,r} + C_{rc,rA} + C_{rc,rP}$$

dove:

$C_{a,r}$  indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;

$C_{rc,rA}$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione;

$C_{rc,rP}$  indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN delle opere da realizzare;

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



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

dove:

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

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

dove:

$C_{G,ap}$  è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

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

in cui:

$P_{ap}$  è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;

$C_{G,ab}$  è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

$V_{m,1-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$T_{G,t}$  è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno  $t$ ;

$P_{t+1}$  è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno  $t + 1$ , determinato secondo le modalità di cui al punto 19;

$X_t$  è l'indicatore di produttività annuale, di cui al punto 20.

Qualora ne ricorrano i presupposti, la componente tariffaria di gestione  $T_{G,t+1}$  deve intendersi comprensiva della sub-componente  $T_{i,G,t+1}$ , connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante. Detta sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria  $T_{G,t+1}$ , ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.

In particolare, si assume:

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

dove:

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

$\Delta C_{i,G,v,t+1}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno  $t$  di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno  $t + 1$  di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

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

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

dove:

$\Delta C_{i,G,k,ap}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;

$\Delta C_{i,G,v,ap}$  è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,1-5}$  indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

11.8 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = (C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,rA,(t+1)} + C_{rc,rP,(t+1)} + PF_{K,t+1}) / V_{t+1}$$

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità ai criteri di determinazione e ammissibilità previsti nella regolazione ART;

$C_{rc,rA,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti al CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione di cui al punto 2.17, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (TIR) determinate ai sensi del punto 17.2 della Delibera ART 29/2020;

$C_{rc,rP,(t+1)}$  indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno  $t + 1$ , afferenti al CIN delle opere da realizzare, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto nella regolazione ART e sulla base del tasso di remunerazione (WACC) determinato dall'Autorità per ciascun periodo regolatorio;

$PF_{K,t+1}$  indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al punto 2.14, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel corso del periodo concessorio;

$V_{t+1}$  indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno  $t + 1$ , così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello della componente  $C_{a,r,(t+1)}$  è il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con una o più delle metodologie previste dalla Delibera ART 71/2019, determinato al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ .

Il livello delle componenti  $C_{rc,rA,(t+1)}$  e  $C_{rc,rP,(t+1)}$  deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione, nel seguente modo:

$$C_{rc,rA,(t+1)} = CIN_{rA,(t+1)} * TIR$$

$$C_{rc,rP,(t+1)} = CIN_{rP,(t+1)} * R$$

dove:

$CIN_{rA,(t+1)}$  indica il valore del CIN delle opere realizzate o in corso di realizzazione, al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ , determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

$TIR$  indica il tasso interno di rendimento definito nel Sistema regolatorio pre-vigente;

$CIN_{rP,(t+1)}$  indica il valore del CIN delle opere da realizzare, al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ , determinato sulla base dei principi e dei criteri di ammissibilità fissati nella Delibera ART 29/2020;

$R$  indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito definite da ART per ciascun periodo regolatorio (WACC).

I tassi di remunerazione  $TIR$  e  $WACC$  sono espressi in termini nominale pre-tax, se il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento sono espressi a valori non rivalutati, in termini reali pre-tax se capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamenti sono espressi a valori rivalutati.

In generale, la dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN_{(t+1)} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$$

dove:

$CIN_{(t+1)}$  indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno  $t + 1$ ;

$CIN_t$  indica il valore del capitale investito netto al 1° gennaio dell'anno  $t$ ;

$C_{a,t}$  indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno  $t$ , afferenti al capitale investito netto, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno  $t$  e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno  $t$  non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

$I_t$  indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno  $t$ , con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui al punto 12.3 dell'Allegato A alla Delibera dell'ART n.29/2020.

Il valore di  $CIN_t$  alla data del 1° gennaio 2020 corrisponde al livello del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate a tale data, distinte sulla base della classificazione in opere realizzate e in corso di realizzazione e in opere da realizzare.

11.9 Ai fini della determinazione delle componenti tariffarie di cui al presente articolo, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati.

11.10 Le stime previsionali di traffico sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

11.11 Fermo restando l'allocazione dei rischi in capo al Concessionario come previsti in Convenzione Unica, il Piano verrà sottoposto a revisione in presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero in presenza di eventi straordinari che determinino un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario del medesimo. Resta inteso che non si dà luogo alla revisione del Piano Economico Finanziario quando i nuovi maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali sono dipendenti da fatti imputabili al Concessionario in coerenza con l'allocazione dei rischi progettuali.

11.12. Il presente comma di tale articolo deve intendersi riportare - e quindi include - le previsioni di cui al comma 5 dell'articolo 11 della Convenzione Unica. Dette previsioni, che rimangono valide e vincolanti nella loro formulazione per come modificata dall'A.A.2, devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e continueranno ad applicarsi nei rapporti tra le Parti senza soluzione di continuità, impregiudicate ed integralmente confermate.

11.13 Il presente comma di tale articolo deve intendersi riportare - e quindi include - le previsioni di cui al comma 6 dell'articolo 11 della Convenzione Unica. Dette previsioni, che rimangono valide e vincolanti nella loro originaria formulazione, devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e continueranno ad applicarsi nei rapporti tra le Parti senza soluzione di continuità, impregiudicate ed integralmente confermate. Resta inteso che, la revisione del Piano economico-finanziario è da effettuarsi nel rispetto della Delibera dell'ART n. 29/2020, nonché della procedura prevista dall'articolo 43, comma 1 del D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, come modificato dall'articolo 16 del D.L. 28 settembre 2018 n. 109.

11.14 Il presente comma di tale articolo deve intendersi riportare - e quindi include - le previsioni di cui al comma 7 dell'articolo 11 della Convenzione Unica. Dette previsioni, che rimangono valide e vincolanti nella loro originaria formulazione, devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e continueranno ad applicarsi nei rapporti tra le Parti senza soluzione di continuità, impregiudicate ed integralmente confermate.

11.15. Il presente comma di tale articolo deve intendersi riportare - e quindi include - le previsioni di cui al comma 8 dell'articolo 11 della Convenzione Unica. Dette previsioni, che rimangono valide e vincolanti nella loro originaria formulazione, devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e continueranno ad applicarsi nei rapporti tra le Parti senza soluzione di continuità, impregiudicate ed integralmente confermate.

11.16 In sede di aggiornamento quinquennale, alla fine di ogni periodo regolatorio, il Concedente trasmette al MIMS la proposta di aggiornamento affinché lo stesso proceda ai sensi

di quanto disposto dall'articolo 43 del D.L. n. 201/2011, come modificato dall'art. 16 del D.L. n. 109 del 2018.

11.17 Il presente comma di tale articolo deve intendersi riportare - e quindi include - le previsioni di cui all'articolo 3.1 ii dell'A.A.1. alla Convenzione Unica. Dette previsioni, che rimangono valide e vincolanti nella loro originaria formulazione, devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e continueranno ad applicarsi nei rapporti tra le Parti senza soluzione di continuità, impregiudicate ed integralmente confermate.

11.18 Il presente comma di tale articolo deve intendersi riportare - e quindi include - le previsioni di cui all'articolo 3.1 iii dell'A.A.1. alla Convenzione Unica. Dette previsioni, che rimangono valide e vincolanti nella loro originaria formulazione, devono pertanto intendersi qui integralmente richiamate e continueranno ad applicarsi nei rapporti tra le Parti senza soluzione di continuità, impregiudicate ed integralmente confermate.

(ii) Le Parti convengono altresì che viene eliminata la previsione di cui all'Art. 3.1 iv dell'A.A.1, in quanto sostituita dalla nuova previsione di cui all'art. 11.bis.2 della Convenzione Unica, introdotto dal presente Atto Aggiuntivo n. 3.

(iii) si aggiunge l'articolo 11-bis alla Convenzione Unica rubricato "*Rischio Traffico*", come segue:

*"11-bis.1 Ai sensi dell'art. 178, comma 8, del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., il rischio traffico è a carico del Concessionario, limitatamente al periodo regolatorio quinquennale, in coerenza con l'indicazione della delibera dell'ART n. 29/2020 di aggiornare le stime previsionali di traffico alla scadenza di ogni periodo regolatorio.*

*11-bis. 2 Le Parti stabiliscono che a partire dal periodo regolatorio successivo al primo periodo di applicazione del Sistema tariffario definito con delibera dell'ART n.29/2020, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all'anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra: - i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 dell'Allegato A alla delibera ART n.29/2020, scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato; - i ricavi, al netto degli oneri di cui al punto 8 dell'Allegato A alla delibera ART n.29/2020, scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).*

11-bis. 3 *Per i periodi regolatori successivi al primo periodo regolatorio di applicazione del medesimo Sistema tariffario, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di revenue sharing definito al comma precedente.”*

- (iv) Fatti salvi i meccanismi di penalità sugli investimenti già previsti dall'art. 36 in Convenzione Unica, si aggiunge il seguente articolo 36-bis alla Convenzione Unica, denominato “*Ulteriori disposizioni riguardanti gli investimenti e la revisione del PEF-PFR*”:

*“36-bis.1. I tempi di realizzazione degli investimenti di competenza del Concessionario fissati nel PEF/PFR e nel Cronoprogramma sono vincolanti per il Concessionario stesso. In caso di inosservanza di tali tempi per colpa del Concessionario, si applicano le penali secondo quanto indicato nel paragrafo 25 dell’Allegato A della Delibera dell’ART n. 29/2020.*

*36-bis.2. Al fine di assicurare gradualità all’evoluzione tariffaria nel periodo di gestione, è possibile, in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, prevedere nel PFR l’inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico – finanziaria e secondo le modalità previste al punto 26 dell’Allegato A della Delibera dell’ART n. 29/2020”.*

- (v) L'articolo 15, “Formula revisionale della tariffa” della Convenzione Unica viene sostituito come segue:

15.1. In conformità a quanto previsto dalla delibera dell’ART n.29/2020, la tariffa unitaria media è costituita dalla somma delle due distinte componenti, la cui dinamica annuale è rappresentata nel PFR:

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

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

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

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

15.3. È possibile, *ex ante*, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Tali poste figurative *ex ante* sono ricomprese nella formula di cui al comma precedente. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da  $t + 1$  alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione di cui all'art. 12 dell'Allegato A della Delibera dell'ART n. 29/2020.

15.4. Il Concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi complessivi stimati sulla base della tariffa unitaria media, relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, determina i pedaggi afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale. La modulazione della tariffa per classe veicolare, da applicare con riferimento all'impatto ambientale, è determinata nel rispetto delle previsioni normative in materia.

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

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

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

15.6. La tariffa unitaria media, determinata *ex ante* secondo le modalità illustrate ai commi precedenti, è adeguata annualmente, in esito al monitoraggio annuale sulla qualità dei servizi e

sull'attuazione degli investimenti condotto ai sensi della Delibera dell'ART n. 71/2019, con le seguenti modalità:

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

con:

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

$$T^*_{K,t+1} = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

$T^*_{G,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno  $t$  ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno  $t + 1$ ;

$T_{G,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t + 1$ ;

$\Delta T_{G,t+1}$  è la componente tariffaria integrativa di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;  $Q_t$  è il coefficiente rettificativo  $Q_t$  della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno  $t$  e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi di cui al successivo comma 5, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

$T^*_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno  $t$  ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno  $t + 1$ ;

$T_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t + 1$ ;

$\Delta T_{K,t+1}$  è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno  $t$  e correlata all'applicazione:

- del meccanismo di cui al successivo comma 6, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
- delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al successivo comma 7, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

15.7. La variabile  $Q$  è definita dal meccanismo di penalità/premi, disciplinato nella delibera ART n.29/2020, che si basa su un panel di indicatori della qualità del servizio e sulla fissazione dei livelli di qualità rilevanti nella valutazione della performance del concessionario. Il set di indicatori e i livelli di qualità ad essi relativi sono fissati dal Concedente con le modalità previste all'art. 19 della Convenzione Unica, come modificato dal presente Atto Aggiuntivo n. 3.

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



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

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

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

con

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

dove:

$T_{K,t+1}$  indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno  $t + 1$ ;

$\alpha_t$  indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

$I_{R,a}$  indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno  $t + 1$ , afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

$I_{P,a}$  indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno  $t + 1$ , afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

b) la seconda sub-componente ( $H_{K,(t+1)}$ ) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di penalità previsti dalla convenzione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

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

dove:

$\gamma_t$  indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al concessionario, cumulati fino all'anno  $t$ , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

$R$  indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

(vi) L' Allegato F alla Convenzione "*Tariffe di pedaggio ed elementi funzionali all'aggiornamento delle Tariffe*" viene soppresso.

(vii) L'articolo 16, "*Tasso di inflazione programmato*" della Convenzione Unica viene sostituito come segue:

*“16.1. La variabile  $P_{t+1}$ , con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al punto 18 dell'allegato A della Delibera dell'ART n. 29/2020, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.*

*16.2. Se il tasso di inflazione programmata non fosse disponibile nel documento di cui al punto 11.4 dell'allegato A della Delibera dell'ART n. 29/2020, si fa riferimento, per l'intero periodo tariffario, alle proiezioni macroeconomiche formulate nell'ultimo Bollettino economico della Banca Centrale Europea disponibile all'atto della notifica di avvio della consultazione.*

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

(viii) L'articolo 17 *“Recupero degli importi relativi ad investimenti non realizzati”* della Convenzione Unica è soppresso.

(ix) L'articolo 18 *“Adeguamento annuale delle tariffe”* della Convenzione Unica viene rinominato *“Procedura per l'aggiornamento annuale delle tariffe”* ed è modificato come segue:

*“18.1. Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente, e per conoscenza all'Autorità, entro il 10 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e preconsuntivi disponibili al 30 settembre, tutte le informazioni necessarie per la determinazione dell'adeguamento tariffario per l'anno successivo, nonché, la proposta di aggiornamento del PFR.*

*18.2. Il Concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, effettua le necessarie verifiche in merito:*  
*a) ai coefficienti di cui ai meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi di cui al punto 24 dell'Allegato A alla delibera n.29/2020;*  
*b) ai coefficienti  $Y_t$  e  $\alpha_t$  di cui al punto 25 dell'Allegato A alla delibera dell'ART n.29/2020;*  
*c) al ricalcolo delle poste figurative di cui al punto 26 dell'Allegato A alla delibera dell'ART n.29/2020.*

*18.3. Entro la medesima data, il Concedente trasmette gli esiti delle predette verifiche, nonché una sua proposta, al Concessionario, all'ART, per il seguito di competenza, e al MIMS e al Ministero dell'Economia e delle Finanze.*

18.4. Entro il 15 novembre di ogni anno, il Concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio e lo trasmette al Concedente e all'Autorità.

18.5. Entro il 30 novembre di ogni anno, l'Autorità verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri fissati nella delibera dell'ART n.29/2020.

18.6. L'Autorità, in particolare, verifica le seguenti condizioni:

- a) applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione;
- b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al WACC di riferimento;
- c) azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative;
- d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui ai principi di contabilità regolatoria di cui alla delibera dell'ART n.29/2020.

18.7. All'esito dell'istruttoria, il MIMS e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto, approvano o rigettano le variazioni proposte con provvedimento motivato nei 15 giorni successivi al ricevimento della comunicazione di cui al precedente comma 5".

- (x) L'articolo 19 "Indicatori di qualità (Q)" della Convenzione Unica viene rinominato "Meccanismi di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi" ed è modificato come segue:

"19.1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui all' art 5.1 (v) del presente Atto aggiuntivo alla Convenzione unica, ed al fine di consentire al Concedente l'identificazione degli indicatori di qualità per ciascuna delle aree tematiche riportate al punto 24.9 dell'Allegato A alla Delibera dell'ART n. 29/2020, il Concedente definisce un periodo iniziale transitorio, di durata non superiore a 36 mesi dall'entrata in vigore del presente Atto aggiuntivo, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione dei predetti indicatori.

19.2. Al termine del periodo transitorio, il Concedente individua, per ciascun indicatore di qualità del servizio, i tre distinti livelli di qualità (soglia minima, livello obiettivo e soglia massima di cui al punto 24.5 dell'Allegato A alla delibera dell'ART n.29/2020) che trovano applicazione, nell'ambito della formula di revisione tariffaria, a decorrere dall'anno successivo. Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e a comunicare, entro il 30 settembre di ogni anno, al Concedente e all'Autorità, gli esiti del monitoraggio e della rilevazione degli indicatori di qualità."

- (xi) L'articolo 8 dell'Allegato P della Convenzione Unica è soppresso.
- (xii) Le sanzioni previste all'art 2.1 dell'Allegato P della Convenzione Unica, come modificato dai successivi Atti Aggiuntivi, trovano applicazione agli articoli 18 e 19 della Convenzione Unica, come modificati rispettivamente dagli articoli 5 (ix) e 5 (x) del presente Atto Aggiuntivo.

## **6. PATTUZIONI CONCLUSIVE**

- 6.1. Per quanto non diversamente disposto nel presente Atto Aggiuntivo n. 3 e nei suoi Allegati, restano fermi e invariati i contenuti della Convenzione Unica, dell'Atto Aggiuntivo n. 1 e dell'Atto Aggiuntivo n. 2.
- 6.2 La Convenzione Unica, l'Atto Aggiuntivo n. 1, l'Atto Aggiuntivo n. 2 e l'Atto Aggiuntivo n. 3 costituiscono congiuntamente la regolamentazione contrattuale del rapporto concessorio.
- 6.3 Il presente Atto Aggiuntivo n. 3, ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201/2011 come modificato dall'articolo 16 del D.L. 28 settembre 2018 n. 109, è stato sottoposto al parere del CIPE che, sentito il NARS, si è pronunciato con la Delibera n. 55 del 3 novembre 2021 (Allegato *sub a*) entro [30 (trenta)] giorni ed è soggetto all'approvazione con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze da emanarsi [entro 30 (trenta)] giorni dall'avvenuta trasmissione dell'Atto medesimo ad opera del Concedente.
- 6.4 Il presente Atto Aggiuntivo n. 3 è soggetto a registrazione. Tutte le spese dipendenti dalla stipulazione dell'Atto Aggiuntivo n. 3, nessuna esclusa né eccettuata, sono a carico del Concessionario.

Letto, confermato e sottoscritto dalle Parti.

Milano, 22 dicembre 2021

**Tangenziale Esterna S.p.A.**

L'Amministratore Delegato  
(Paolo Pierantoni)

**Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.**

L'Amministratore Delegato  
(Gianantonio Arnoldi)

*Documento informatico firmato digitalmente*

*ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82*