

COMUNE DI FIRENZE
TRAM DI FIRENZE S.P.A.
3° ATTO AGGIUNTIVO
ALLA CONVENZIONE DI CONCESSIONE
DEL SISTEMA TRANVIA NELL'AREA DI FIRENZE

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilaquattordici , il giorno diciassette
del mese di aprile

li 17 aprile 2014

In Roma, Via Salaria n.257.

Innanzi a me Dr. MARIO SCATTORE, Notaio in Roma iscritto nel
Ruolo dei Distretti No-tarili Riuniti di Roma, Velletri e Civitavec-
chia.

SONO PRESENTI

1) Ing. Michele Priore, nato a Firenze il 2 ottobre 1971, domi-
ciliato per la carica in Firenze, Piazza della Signoria, il quale intervie-
ne al presente atto non in proprio ma in rappresentanza del COMU-
NE DI FIRENZE, codice fiscale 01307110484, (il "Concedente") nel-
la sua qualità di Dirigente dell'Ufficio Tranvia, giusto il disposto del-
l'articolo 58 dello Statuto del Comune di Firenze e dell'articolo 25 del
Rego-lamento Generale per l'attività contrattuale dello stesso Comu-
ne nonché in forza di ordinanza del Sindaco del 24 ottobre 2011
n.337;

2) Dottor Fabrizio BARTALONI nato a Volterra il 13 febbraio
1951, domiciliato per la carica ove appresso il quale mi dichiara di in-
tervenire al presente atto non in proprio ma in rappresentanza della
Società di Progetto denominata "TRAM DI FIRENZE S.p.A.", con se-
de in Firenze, Borgo degli Albizi 16, codice fiscale e numero di iscri-
zione al registro delle imprese di Firenze 05529970484, costituita
dalle società costituenti il raggruppamento aggiudicatario della con-
cessione di cui alla convenzione di concessione del 20 giugno 2005
(il "Concessionario"), come da atto costitutivo a rogito del Notaio Ma-
rio Piccinini di Firenze in data 7 aprile 2005, repertorio n.
57265/23616, nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Ammi-
nistrazione e legale rappresentante della Società, autorizzato alla sti-
pula del presente atto in forza di verbale di Assemblea Ordinaria che
in estratto da me certificato conforme in data odierna Rep. n. 52996
si allega al presente atto sotto la lettera "A";
ciascuno singolarmente indicato come "Parte" e congiuntamente co-
me "Parti".

Detti comparenti, della cui identità personale , qualifica e poteri io
Notaio sono certo;

PREMESSO CHE:

A. in data 20 giugno 2005, con atto rep. n. 60525, il Conce-
dente e il Concessionario hanno stipulato, ai sensi dell'art. 37-bis e
seguenti della Legge 109/1994 ss.mm.ii., la convenzione di conces-
sione per la progettazione, costruzione, parziale finanziamento, ge-
stione e manutenzione del sistema tranvia dell'area di Firenze,

(di seguito la "Convenzione di Concessione 2005");

B. successivamente alla stipula della Convenzione di Concessione 2005, come previsto dalla deliberazione di Giunta Municipale n. 508/411 del 17 giugno 2005 immediatamente esecutiva, sono stati effettuati gli interventi di riallineamento suggeriti nella relazione conclusiva presentata dalla Società Studi Strategici d'Impresa S.r.l. e sono stati fissati i tassi di interesse definitivi relativi al finanziamento privato a sostegno del progetto;

C. in data 6 marzo 2007, con atto rep. n. 61360, il Concedente e il Concessionario hanno stipulato il 1° atto aggiuntivo alla Convenzione di Concessione 2005 (il "1° Atto Aggiuntivo"), mediante il quale, secondo quanto previsto al punto 2 delle note preliminari di principio della Convenzione di Concessione 2005, il Concedente ha affidato al Concessionario l'esecuzione di tutti i lavori, le forniture e le prestazioni necessarie per lo spostamento dei Sottoservizi Interferenti e connessi con le linee 2 e 3 (1° lotto) del sistema tranvia, e le attività di progettazione preliminare, comprensive delle opere d'arte e dello studio trasportistico, del prolungamento della linea 3 da Viale Strozzi fino a Bagno a Ripoli, con diramazione a Viale Mazzini e Campo Marte - Rovezzano;

D. con deliberazione di Giunta n. 862 del 21 dicembre 2007, come integrata con deliberazione di Giunta n. 372 del 10 giugno 2008, il Concedente ha approvato il progetto definitivo revisionato relativo alla linea 2 ed alla linea 3 (1° lotto), contenente le modifiche e le variazioni intervenute, così come ivi indicate;

E. con deliberazione di Giunta n. 372 del 10 giugno 2008 è stato approvato in linea tecnica il progetto di adeguamento del materiale rotabile a batterie e, conseguentemente, di adeguamento della linea di contatto e del deposito;

F. a seguito dell'approvazione del progetto definitivo revisionato è stata avviata la procedura di revisione delle condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della Concessione di cui all'art. 30 della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo), conclusasi in data 14 ottobre 2008 con la sottoscrizione del 2° atto aggiuntivo rep. n. 62256 alla Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo), (il "2° Atto Aggiuntivo"), e dell'atto integrativo dell'Accordo Diretto, rep. n. 62257, i cui schemi sono stati approvati con Deliberazione G.C. n. 593 del 30 settembre 2008;

G. a seguito della stipula del 2° Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo), il Concessionario, ai sensi dell'art. 10.2 della Convenzione di Concessione ha avviato la fase di redazione del progetto esecutivo delle linee 2 e 3 (1° lotto), nei tempi indicati dal Cronoprogramma;

H. con deliberazione di Giunta n. 491 del 29 settembre 2009 il Concedente ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare del prolungamento della linea 3 Viale Strozzi fino a Bagno a Ripoli, con diramazione verso Rovezzano, definendone altresì un lotto fun-



zionale (Libertà - Campo di Marte) ai sensi del D.M. 16/2/2009 e del D.Dirett. 11/5/2009;

I. con decisione del 7 dicembre 2009 la Giunta Comunale, con l'adesione del Concessionario secondo i termini di cui agli accordi allegati alla predetta decisione, ha stabilito di richiedere al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che, in occasione della successiva seduta della Commissione Interministeriale di cui alla legge 1042/69, vengano esaminati ai fini dell'approvazione i progetti definitivi revisionati delle linee 2 e 3 (1° lotto) e del materiale rotabile del sistema tramvia di Firenze come presentati il 4 gennaio 2008 e, qualora non risultasse possibile l'approvazione integrale, di procedere all'approvazione delle linee 2 e 3 (1° lotto) e del materiale rotabile fatta salva la tratta dalla fermata Unità alla fermata San Marco di linea 2, fermo restando l'integrale conferma da parte dello stesso Ministero dei finanziamenti statali assegnati per le linee 2 e 3 (1° lotto); con la medesima decisione, la Giunta ha stabilito altresì di impegnarsi per lo stralcio costituito dalla suddetta tratta della Linea 2, ad effettuare, entro i sei mesi successivi all'approvazione ministeriale, una verifica del tracciato, comprensivo della zona centrale, nel rispetto degli equilibri del Piano Economico Finanziario della Concessione e dei requisiti di funzionalità del sistema tranviario, da ripresentare ai competenti organi Ministeriali per i provvedimenti di competenza;

J. in data 26 gennaio 2010, con voto 428/211FI/2 (il "Voto 428") la Commissione Interministeriale di cui alla legge 1042/69, a seguito dei precedenti pronunciamenti (v. voti n. 401 e 402 della suddetta Commissione del 27 novembre 2008) ha espresso parere favorevole, in linea tecnica ed economica, sul progetto definitivo revisionato riguardo la linea 2 (limitatamente alla tratta Peretola - Unità) e linea 3 (1° lotto) subordinatamente alle prescrizioni e considerazioni di cui al paragrafo "C" della relazione istruttoria del Dipartimento per i Trasporti Terrestri, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale del 25 gennaio 2010, prot. n. R.U. 6311 cl. 12.07 (DIV 5)/211 FI/2; in particolare, in relazione alla Linea 2, la Commissione Interministeriale, con il Voto 428, fermo quanto sopra precisato, si è riservata di esprimere il proprio parere sul collegamento della stessa linea con Piazza della Libertà a seguito della presentazione da parte del Concedente Comune di Firenze di una soluzione alternativa al passaggio al Duomo che dovrà mantenere sostanzialmente inalterati i costi, la valenza e le finalità funzionali e trasportistiche dell'intero sistema tranviario fiorentino;

K. con la nota prot. n. 8882 cl. 12.07/211FI/2 del 2 febbraio 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale, considerato, inter alia, il contenuto del Voto 428, ha espresso parere favorevole in linea tecnica, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni di cui al paragrafo "C" della Relazione Istruttoria, ed ha rilasciato "Nulla Osta ai fini della sicurezza ex art. 3 DPR 753/80 sui progetti "Variante linea tranviaria di Firenze, 1° stralcio - Careggi - Viale Strozzi" e



"Variante linea tranviaria 2 di Firenze - Aeroporto Peretola - Unità";
L. con la nota prot. n. 21798 cl. 12.07/211FI/2 del 10 marzo 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale, a seguito della documentazione integrativa trasmessa dal Concedente in ottemperanza al paragrafo "C" della Relazione Istruttoria e del Voto 428, ha espresso parere favorevole in linea economica sui progetti "Variante linea tranviaria di Firenze, 1° stralcio - Careggi - Viale Strozzi" e "Variante linea tranviaria 2 di Firenze - Aeroporto Peretola - Unità", ribadendo l'impegno del Comune di Firenze a definire il tracciato di collegamento di Piazza della Libertà con la rete tranviaria nei termini di cui alla precedente nota 8882;

M. con decisione della Giunta Comunale del 31 agosto 2010 è stata individuata, ai fini della successiva formalizzazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la soluzione progettuale Valfonda - Fortezza - Lavagnini - Piazza Libertà - Piazza San Marco, quale tratta di collegamento della linea 2 con Piazza della Libertà, costituita dagli studi e analisi, allegati alla decisione medesima, dando mandato ai relativi uffici di formalizzare tale approvazione al Ministero delle Infrastrutture e trasporti in ottemperanza alle indicazioni del Voto 428 per l'acquisizione del parere definitivo in merito al progetto di linea 2;

N. in data 30 novembre 2010 il Concedente ed il Concessionario hanno dato atto dell'apertura della procedura di revisione della Concessione ai sensi dell'art. 30 della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo);

O. in data 2 marzo 2011 è stato emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale il Voto 457/211 (il "Voto 457"), con cui è stato espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo studio preliminare "LINEA TRANVIARIA 2: variante da Piazza Unità a Piazza Libertà", successivamente comunicato e trasmesso al Concedente con nota del 15/3/2011;

P. con deliberazione di Giunta n. 52 del 28 marzo 2011 (la "Delibera 52") è stato approvato, in linea tecnica ed economica, il progetto esecutivo delle linee 2 e 3 (1° lotto) del sistema tramviario nonché la relazione del Responsabile Unico del Procedimento e relativi allegati, fatta salva la tratta di passaggio al Duomo (Unità - Duomo - San Marco - Libertà) e tutte le attività connesse, fra cui l'adeguamento ai veicoli e alla sede per consentire l'attraversamento del centro storico con il sistema a batterie, ed è stato altresì stabilito che i finanziamenti della suddetta tratta sospesa (Unità - Duomo - San Marco - Libertà), unitamente a tutte le attività connesse vengono accantonati in attesa della predisposizione da parte del Concessionario della progettazione del tracciato alternativo di cui al Voto 457;

Q. con successiva deliberazione di Consiglio Comunale n. 34/299 del 26 giugno 2011 è stato approvato il bilancio comunale di



previsione 2012/2014, con la conseguente disponibilità degli stanziamenti previsti nella lettera V della Delibera 52;

R. in data 5 novembre 2011, previa sottoscrizione di apposito atto di impegno tra Concedente e Concessionario (l'"Atto di Impegno"), si è dato avvio alla fase di realizzazione del sistema tranviario di cui alla Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo), secondo le condizioni esplicitate nell'Atto di Impegno, come integrato con atto sottoscritto in data 21 dicembre 2011 e da ultimo con atto sottoscritto in data 24 ottobre 2012;

S. con nota prot. n. 223/11/BF del 14 novembre 2011, sottoscritta congiuntamente da Concedente e Concessionario e indirizzata agli Enti Finanziatori, è stato evidenziato che la revisione della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo) avrebbe riguardato, in una prima fase, l'accertamento delle condizioni di equilibrio economico finanziario relativo ad uno scenario denominato "Progetto Autorizzato", comprensivo di varianti minori che non attengono al tracciato approvato dalla Delibera 52, (il "Progetto Autorizzato") e, in una seconda fase, l'accertamento delle condizioni di equilibrio economico finanziario relativo ad uno scenario denominato "Progetto Obiettivo" - inteso come il Progetto Autorizzato comprensivo di tutte le residue varianti di cui alla Delibera 52 (il "Progetto Obiettivo");

T. al termine dell'attività istruttoria eseguita da Concedente e Concessionario, è stata conclusa la prima fase della revisione della Concessione (relativa al Progetto Autorizzato) con la definizione delle condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo);

U. con successiva deliberazione di Giunta n. 119 del 14 maggio 2012 il Concedente, ha approvato il Verbale Intermedio di conclusione della procedura consensuale di revisione di cui all'art. 30 della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo) del sistema tranvia nell'area di Firenze (il "Verbale Intermedio") - e i relativi allegati - che si allega al presente atto sub "B", poi sottoscritto da Concedente e Concessionario in data 28 maggio 2012, con rideterminazione delle condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo);

V. a fronte della revisione della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo),

i. il Concessionario, dopo aver richiesto ed ottenuto dagli Enti Finanziatori le deroghe ed i consensi necessari, in data 16 maggio 2012 ha conferito ad un pool di advisors (costituito da MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A. e Banca Infrastrutture, Innovazione e Sviluppo S.p.A. (oggi, Banca IMI S.p.A.) congiuntamente gli "Advisors"), tramite la sottoscrizione di un apposito man-

dato (come di volta in volta modificato e/o integrato, il "Mandato di Advisory"), l'incarico di svolgere l'attività di consulenza finanziaria nella revisione delle linee di credito originariamente messe a disposizione alla Società dagli Enti Finanziatori con il Contratto di Finanziamento al fine di adeguarle alle nuove esigenze del progetto. Il Mandato di Advisory include, tra l'altro, la connessa attività di aggiornamento e modifica del modello economico finanziario tenendo in considerazione, tra l'altro, le mutate condizioni dei mercati finanziari, anche ai fini dell'ottenimento di nuove linee di credito al fine di completare il progetto;

ii. in data 12 novembre 2012 gli Advisors, ai sensi dell'art. 3.2.3. del Mandato di Advisory, hanno trasmesso al Concessionario il documento contenente i termini e le condizioni della revisione del progetto (il "Term Sheet") da proporre a potenziali finanziatori ed eventualmente ai propri organi deliberanti in caso di approvazione di carattere vincolante da parte della Società ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3 del Mandato di Advisory;

iii. in data 14 novembre 2012 l'Assemblea di Tram di Firenze S.p.A., a seguito della valutazione positiva del Term Sheet, ha deliberato l'approvazione dello stesso;

iv. il Concessionario ha successivamente comunicato agli Advisors la rinuncia ai sensi dell'art. 3.5. del Mandato di Advisory alla facoltà di effettuare un confronto competitivo per il ruolo di arranger ed underwriter richiedendo contestualmente agli stessi di formulare un'offerta sulla base del Term Sheet approvato;

v. a seguito della richiesta di cui alla premessa U(iv), gli Advisors hanno richiesto a Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. ("CDDPP") di partecipare alla formulazione dell'offerta;

vi. a seguito di quanto previsto alla premessa U(v) che precede, in data 23 dicembre 2013 gli Advisors e CDDPP hanno comunicato al Concessionario ai sensi dell'art. 3.5. del Mandato di Advisory l'offerta vincolante, formulata sulla base del Term Sheet approvato dallo stesso Concessionario e successivamente aggiornato (il "Term Sheet Aggiornato"), soggetta ai termini ed alle condizioni ivi indicati;

vii. con nota prot. n. 11/14/BF del 9 gennaio 2014 il Concessionario ha trasmesso il Term Sheet Aggiornato al Concedente;

viii. in data 15 aprile 2014 l'Assemblea di Tram di Firenze S.p.A. ha deliberato l'approvazione dell'offerta formulata dagli Advisors e CDDPP;

W. in data odierna il Concedente ed il Concessionario hanno sottoscritto l'"Atto di Transazione ex art. 239. del D. Lgs. 163/2006 s.m.i." a definitiva chiusura del pre-contenzioso e, comunque, di tutti i presupposti, le contestazioni, riserve, pretese, diritti e/o azioni formulate, sino a quella data, nell'ambito del rapporto concessorio in ordine alla progettazione ed all'esecuzione di alcune lavorazioni, all'andamento delle ulteriori attività oggetto di Concessione e al ritardo dei pagamenti dovuti dal Concedente al Concessionario fino alla data della relativa sottoscrizione, allegato al presente atto sub G;

X. per effetto di quanto precede occorre formalizzare il presente 3° atto aggiuntivo alla Convenzione di Concessione 2005 (co-



me modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo) (di seguito il "3° Atto Aggiuntivo"), che recepisce e disciplina la rideterminazione delle condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo) come prevista nel Verbale Intermedio;

Y. con deliberazione di Giunta n. 79 del 25 marzo 2014 il Concedente ha approvato, inter alia, la sottoscrizione del presente 3° Atto Aggiuntivo e relativi allegati e lo schema di Atto Integrativo all'Accordo Diretto;

Z. al presente 3° Atto Aggiuntivo il Concedente ed il Concessionario hanno allegato un testo coordinato della Convenzione di Concessione 2005, che modifica, integra e sostituisce la medesima Convenzione, come modificata dal 1° Atto Aggiuntivo, dal 2° Atto Aggiuntivo e dal presente 3° Atto Aggiuntivo, completo dei suoi allegati (il "Testo Coordinato" o la "Convenzione di Concessione");

TUTTO CIO' PREMESSO

con il presente 3° Atto Aggiuntivo, previa approvazione e ratifica ad ogni effetto della sue-sposta narrativa, le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano:

1. PREMESSE E ALLEGATI

1.1 Le premesse e gli Allegati formano parte integrante e sostanziale del presente 3° Atto Aggiuntivo ed hanno la medesima forza ed effetto, salvo dove diversamente disposto.

1.2 Ogni riferimento a clausole, premesse ed Allegati, ove non diversamente precisato, è fatto alle clausole, premesse ed Allegati del presente 3° Atto Aggiuntivo.

1.3 Fatto salvo quanto previsto al successivo articolo 4.2, in caso di qualsiasi incoerenza tra le previsioni del presente 3° Atto Aggiuntivo e quelle dei relativi Allegati, le prime dovranno essere considerate prevalenti.

2. DEFINIZIONI

2.1 Tranne ove diversamente specificato per espresso, i termini indicati con la lettera maiuscola avranno il significato a loro attribuito nella Convenzione di Concessione 2005 come modificata e/o integrata dai relativi Atti Aggiuntivi (come di seguito definiti) e come risultante dal Testo Coordinato.

2.2 Oltre a quanto indicato al paragrafo 2.1 che precede, i termini in lettera maiuscola nel presente 3° Atto Aggiuntivo avranno il significato qui di seguito specificato:

Atti Aggiuntivi: indica, congiuntamente, il 1° Atto Aggiuntivo, il 2° Atto Aggiuntivo ed il presente 3° Atto Aggiuntivo, come di volta in volta applicabili;

Costi di Costruzione: indica tutti i costi sostenuti o da sostenere ai sensi del Contratto di Costruzione e suoi atti integrativi, ad eccezione dei Costi per Sottoservizi;

Costi di Ingegneria: indica tutti i costi sostenuti o da sostenere ai sensi del Contratto di Ingegneria e suoi atti integrativi;

Costi di Gestione: indica tutti i costi sostenuti o da sostenere ai sensi del Contratto di Gestione e suoi atti integrativi;

Costi di Progetto: indica complessivamente la somma dei Costi di Costruzione, dei Costi di Gestione, dei Costi di Ingegneria e dei Costi per Sottoservizi nonché degli altri costi che il Concessionario deve sostenere in relazione all'adempimento di obblighi derivanti dalla Convenzione di Concessione;

Costi per Sottoservizi: indica i costi sostenuti o da sostenere ai sensi del Contratto di Co-struzione e del Contratto di Ingegneria e loro atti integrativi, limitatamente alle attività di spostamento dei Sottoservizi Interferenti come individuate all'art. 3.1 del 1° Atto Aggiuntivo con finanziamento a totale carico del Concedente;

3° Atto Aggiuntivo: indica il presente atto, comprensivo dei relativi Allegati, come meglio definito alla premessa Y che precede;

3. OGGETTO

Il presente 3° Atto Aggiuntivo ha ad oggetto le modifiche che le Parti intendono apportare alla Convenzione di Concessione 2005, come emendata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo, in virtù, tra l'altro, di quanto stabilito ai sensi del Verbale Intermedio.

4. MODIFICHE ALLA CONVENZIONE DI CONCESSIONE

4.1 La Convenzione di Concessione 2005, come emendata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo, è ulteriormente modificata ed integrata come segue:

4.1.1 al numero 1 delle "Note preliminari e di principio"

i. alla lettera (a)

- dopo le parole "l'aggiudicatario ha costituito" le parole "una Società di progetto" sono sostituite dalle parole "la Società di Progetto";

- dopo le parole "il cui capitale sociale" la parola "sarà" è sostituita dalla parola "è";

- dopo le parole "detenuto da soggetti gestori di sistemi di trasporto (o società con essi in rapporti di controllo diretto o indiretto)," sono inserite le parole "da soggetti controllati direttamente dal Comune di Firenze, da soggetti";

ii. alla lettera (b)

- al primo punto prima delle parole "progettazione e costruzione" è inserita la parola "di";

- al primo punto dopo le parole "tali imprese detengono" sono inserite le seguenti parole "o deterranno";

- al primo punto dopo le parole "individualmente e non come" la parola "ATI" è sostituita da "Associazione Temporanea di Imprese";

- al primo punto dopo le parole "una quota" le parole "nella Società Concessionaria" sono sostituite da "nel Concessionario";

- al secondo punto prima della parola "ingegneria" è inserita la parola "di";

- al terzo punto prima della parola "gestione" è inserita la parola "di";

- al terzo punto dopo le parole "le condizioni di cui all'art. 21.2 della presente Convenzione, e" le parole "dalla Società titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino controllata direttamente dal Comune di Firenze" sono sostituite da "da ATAF



(ovvero la società controllata direttamente dal Comune di Firenze che alla data di stipula della Convenzione di Concessione 2005 era titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino),";

- al terzo punto dopo le parole "una quota ciascuno" le parole "nella Società Concessionaria" sono sostituite da "nel Concessionario";

- è eliminato il capoverso "Gli schemi di detti contratti comprensivi dei propri allegati si allegano al presente atto rispettivamente sub "1", "2" e "3" per formarne parte integrante e sostanziale";

iii. alla lettera (c) dopo le parole "alla revisione dei progetti definitivi" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto)";

iv. alla lettera (d)

- dopo le parole "fornitura del materiale rotabile necessari per la realizzazione" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto) del Sistema Tranvia di Firenze" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia";

- dopo le parole "in seguito, esso gestirà le Linee" le parole "1, 2 e 3 (I lotto)" sono eliminate;

v. la disposizione di cui alla lettera (e) è sostituita dalla seguente disposizione "il Concessionario fornirà la progettazione esecutiva ed eseguirà tutti i lavori, le forniture e le prestazioni necessarie per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti connessi con la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia";

vi. alla lettera (f) dopo le parole "necessario nella fase di pre-esercizio" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto) del Sistema Tranvia di Firenze" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia";

vii. alla lettera (g):

- al primo periodo dopo le parole "la gestione e manutenzione del Sistema Tranvia" le parole "ad un Soggetto Esercente" sono sostituite dalle parole "al Soggetto Esercente";

- al primo periodo dopo le parole "o altra società controllata dalla stessa Ratp che soddisfi le condizioni di cui all'art. 21.2. della presente Convenzione, e" le parole "dalla Società titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino controllata direttamente dal Comune di Firenze" sono sostituite dalle parole "da ATAF (ovvero la società controllata direttamente dal Comune di Firenze che alla data di stipula della Convenzione di Concessione 2005 era titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino),";

- al primo periodo dopo le parole "quanto precede permetterà anche una opportuna gestione delle carriere del personale che accetterà di essere trasferito" le parole "dalla citata Società dei trasporti pubblici su gomma" sono sostituite dalle parole "dal soggetto esercente il trasporto pubblico locale controllato dal Comune di Firenze";

- al secondo periodo dopo le parole "al valore nominale, pari al 24,1% del capitale sociale della Società di Progetto" le parole

"alla Società titolare dei servizi di autobus sul territorio fiorentino controllata direttamente dal Comune di Firenze" sono sostituite dalle parole "ad ATAF (ovvero la società controllata direttamente dal Comune di Firenze che alla relativa data di stipula della Convenzione di Concessione 2005 era titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino)";

viii. alla lettera (h)

- dopo le parole "il complemento di finanziamento necessario per disporre dell'intero importo di costo di realizzazione" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto)";

- dopo le parole "ad eccezione delle garanzie prestate nell'ambito dei" le parole "contratti di progettazione e costruzione, di ingegneria, di gestione e di finanziamento" sono sostituite dalle parole "Contratti di Progetto e del Contratto di Finanziamento";

ix. alla lettera (i)

- il primo periodo è sostituito come segue "il Concessionario ha firmato con il Concedente l'Accordo Diretto e con i relativi Enti Finanziatori il Contratto di Finanziamento";

- al secondo periodo le parole "La Convenzione di Finanziamento" è sostituita dalle parole "Il Contratto di Finanziamento";

- al primo punto del secondo periodo dopo le parole "l'importo del finanziamento necessario per completare, con i finanziamenti pubblici già disponibili" sono inserite le parole "e con i mezzi propri del Concessionario";

- al primo punto del secondo periodo dopo le parole "le somme totali per la realizzazione" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto)";

- al primo punto del secondo periodo dopo le parole "per le altre attività quali l'ingegneria, il montaggio finanziario e il pre-esercizio delle" le parole "Linee 1, 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "Linee (1, 2 e 3 (I Lotto)";

- al secondo punto del secondo periodo dopo le parole "le modalità di erogazione" le parole "dei finanziamenti pubblici, in correlazione con la disponibilità del finanziamento fornito dagli Enti Finanziatori" sono sostituite dalle parole "del finanziamento fornito dagli Enti Finanziatori, in correlazione con la disponibilità dei finanziamenti pubblici"

- al quarto punto del secondo periodo dopo le parole "le garanzie fornite agli Enti Finanziatori durante" le parole "il periodo di costruzione" sono sostituite dalle parole "la Fase di Costruzione";

- al quinto punto del secondo periodo dopo le parole "dopo la messa in servizio commerciale" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto)";

- al sesto punto del secondo periodo dopo le parole "la destinazione al servizio del debito della eventuale differenza fra gli oneri finanziari effettivamente sostenuti rispetto a quelli previsti ed indicati nel Piano Economico" il periodo da "e Finanziario" a "non capi-



talizzabili" è sostituito dalle parole "Finanziario, come indicato all'art. 24.10 (Principio di responsabilità di rimborso del servizio del debito) che segue";

x. alla lettera (j)

- al primo periodo dopo le parole "il periodo che precede la messa in esercizio commerciale" le parole "delle Linee 1 e, poi, 2 e 3 (I lotto) del" sono sostituite dalle parole "dell'intero";

- al primo periodo dopo le parole "Sistema Tranvia ed il periodo di esercizio commerciale e di" le parole "gestione del servizio di tranvia" sono sostituite dalle parole "Gestione del Sistema Tranvia";

- al primo punto dopo le parole "Nel periodo che precede l'esercizio commerciale" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "dell'intero Sistema Tranvia";

- al primo punto dopo le parole "il Concedente provvede a mettere a disposizione" le parole "le somme necessarie per pagare i lavori relativi ai sottoservizi" sono sostituite dalle parole "tutte le somme necessarie per pagare i lavori relativi alla deviazione dei Sottoservizi Interferenti";

- al primo punto dopo le parole "Il Concessionario utilizza le somme" sono inserite le parole "relative ai mezzi propri e quelle";

- al primo punto dopo le parole "per pagare i lavori civili, le opere tecnologiche e la fornitura del materiale rotabile per realizzare" le parole "le Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)";

- al primo punto dopo le parole "i fondi pubblici disponibili, pro-quota degli" le parole "stati di avanzamento lavori" sono sostituite dalle parole "Stati di Avanzamento dei Lavori";

- al primo punto è inserito il seguente periodo "Il Concessionario provvederà alla gestione commerciale del servizio relativamente alla Linea 1 e, della prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) entrata in esercizio, percependo un prezzo costituito da un Contributo in Conto Esercizio rapportato ai km*vetture prodotti e un ricavo per viaggio effettuato sul Sistema Tranvia, in conformità al Piano Economico Finanziario ed alla presente Convenzione. Il prezzo richiesto dal Concessionario in tale periodo di gestione commerciale del servizio relativamente alla Linea 1 e, successivamente, alla prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) entrata in esercizio, servirà a remunerare il Concessionario ed il Soggetto Esercente. Tale prezzo, formato da Contributo in Conto Esercizio e da ricavo unitario per viaggio effettuato sul Sistema Tranvia sarà aggiornato in conformità al Piano Economico Finanziario";

- il secondo punto è sostituito dal seguente periodo "Nel periodo successivo (i.e. il periodo di esercizio commerciale e di Gestione del Sistema Tranvia), il Concessionario provvederà alla Gestione del Sistema Tranvia, percependo un prezzo costituito da un Contributo in Conto Esercizio rapportato ai km*vetture prodotti e un ricavo unitario per viaggio effettuato sul Sistema Tranvia, come da Piano Economico Finanziario e dalla presente Convenzione. Il prezzo richiesto dal Concessionario nel periodo di Gestione del Sistema

Tramvia servirà a remunerare il Concessionario, il Soggetto Esercente e gli Enti Finanziatori; tale prezzo sarà aggiornato in conformità al Piano Economico Finanziario";

xi. alla lettera (k)

- la disposizione di cui al primo punto è sostituita dalla seguente disposizione "per un primo periodo, decorrente dalla messa in esercizio della Linea 1 e comprendente comunque 10 (dieci) anni di effettiva gestione commerciale dell'ultima tra la Linea 2 e Linea 3 (I Lotto), entrata in esercizio (periodo necessario per il verificarsi delle condizioni di stabilità della Concessione, per la stabilizzazione del traffico e la piena integrazione con il sistema di trasporti pubblici dell'area fiorentina), il Concessionario farà fronte al servizio del debito con i Flussi di Disponibilità Liquide generate. Durante questo periodo il Concedente, mediante la sottoscrizione dell'Accordo Diretto, dà garanzia agli Enti Finanziatori, oltre che di versare quanto previsto a titolo di Contributo in Conto Esercizio secondo le previsioni del Piano Economico Finanziario e dalla presente Convenzione, di assicurare che il Concessionario disponga di un importo pari al ricavo da traffico previsto nel Piano Economico Finanziario qualora tale importo non sia raggiunto attraverso i ricavi da tariffe medesime. Resta inteso che la garanzia dei ricavi, oltre a garantire i ricavi della Linea 1, per quanto concerne la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) decorrerà a partire, rispettivamente, dalla data di messa in esercizio di ciascuna delle medesime Linee. Resta altresì inteso che la garanzia ricavi relativa alle Linee avrà comunque scadenza al termine del decimo anno di gestione dell'ultima Linea (i.e. tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)), entrata in esercizio";

- al primo periodo del primo punto dopo le parole "per un primo periodo, decorrente dalla messa in esercizio della" le parole "linea 1" sono sostituite dalle parole "Linea 1";

- al secondo punto dopo le parole "stabilizzazione del traffico determinate nel Piano Economico Finanziario," sono inserite le seguenti parole "come meglio indicato all'art. 24.10 che segue";

xii. alla lettera (l)

- dopo le parole "a fronte" le parole "dei contratti di costruzione e di ingegneria" sono sostituite dalle seguenti parole "del Contratto di Costruzione e del Contratto di Ingegneria";

- dopo le parole "restituzione dei fondi pubblici di cui all'art. 37-quinquies" le parole "legge n. 109/94" sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";

- dopo le parole "le garanzie inerenti la" le parole "fase di gestione" sono sostituite dalle parole "Fase di Gestione";

xiii. alla lettera (m) dopo le parole "le attività fornite al Concedente dal soggetto operante nel campo dell'ingegneria che" le parole "farà parte della società Concessionaria, inerenti le deviazioni dei sottoservizi" sono sostituite dalle parole "fa parte del Concessionario, inerenti le deviazioni dei Sottoservizi Interferenti";

xiv. alla lettera (n)

- dopo le parole "il Concedente assume nei confronti del Concessionario l'obbligo di risarcire il danno conseguente ad una



eventuale decisione del Concedente" le parole "durante la fase lavori" sono sostituite dalle parole "durante la Fase di Progettazione e la Fase di Costruzione";

- dopo la parola "risolvere" le parole "il Contratto" sono sostituite dalle parole "la Convenzione";

- dopo le parole "nonché al mancato utile pari al 10% dei lavori e dellè forniture non" la parola "eseguite" è sostituita dalla parole "eseguiti";

xv. alla lettera (o) dopo le parole "restando inteso che il Concessionario non è re-sponsabile di eventuali ritardi nella consegna ovvero difformità e vizi dell'opera e/o del materiale rotabile" le parole "nei limiti di quanto stabilito al successivo art. 26.1." sono trasferite alla fine del periodo;

4.1.2 al numero 2 delle "Note preliminari e di principio"

- dopo le parole "alle condizioni che verranno concordemente definite con" la parola "Convenzione" è sostituita dalle parole "una convenzione".

4.1.3 alla PARTE I: Disposizioni generali

i. INDICE: è eliminato l'articolo 41 (clausola di salvaguardia);

ii. dopo l'indice è inserito il seguente periodo "per la presente Convenzione, previa approvazione e ratifica ad ogni effetto della suesposta narrativa, le parti, come sopra costituite, convengono e stipulano";

iii. ALLEGATI

- sono eliminati i seguenti allegati: ALLEGATO 1 (Schema di Contratto di Costruzione e relativi allegati), ALLEGATO 2 (Schema di Contratto di Ingegneria), ALLEGATO 3 (Schema di Contratto di Gestione e relativi allegati), ALLEGATO 4 (Schema di Convenzione Preliminare di Finanziamento (contenente solo i principi generali, sviluppati nell'Accordo Diretto e nella Convenzione di Finanziamento), ALLEGATO 11 (estratto del verbale del Consiglio di Amministrazione della società "Tram di Firenze S.P.A.");

- ALLEGATO 6 (Elenco degli allegati progettuali) è modificato come segue "ALLEGATO 6 (Elenco degli Allegati progettuali costituiti dalla DG 52/2011 e suoi allegati, che, sottoscritti dalle parti, si conservano agli atti, pur se non materialmente allegati";

- dopo l'ALLEGATO 6 è inserito "ALLEGATO 6-BIS (Planimetria Progetto Auto-rizzato)";

- dopo l'ALLEGATO 6-BIS è inserito "ALLEGATO 6-TER (Planimetria Progetto Obiettivo)";

- ALLEGATO 9 (Schema di Accordo Diretto) è modificato come segue "ALLEGATO 9 (Testo aggiornato di Accordo Diretto)";

- dopo l'ALLEGATO 10 sono inseriti i seguenti allegati: "ALLEGATO 12 (Allegato K al Verbale Intermedio)", "ALLEGATO 13 (Piano delle Attività)", "ALLEGATO 14 (Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio";

iv. PREMESSE

- Premessa A: dopo le parole "realizzare un sistema integrato di tranvia" sono eliminate le parole fra parentesi "(di seguito

"Sistema Tranvia");

- Premessa A: dopo le parole "articolato in" le parole "una 1¹° Linea: Firenze S.M.N. - Scandicci, in una 2²° Linea: Peretola - P.zza della Libertà, ed in una 3³° Linea: Careggi - Viale Strozzi (primo lotto, il quale è suscettibile di prolungamento e completamento, subordinato all'erogazione di un ulteriore finanziamento pubblico) ;" sono sostituite dalle parole "una 1¹° linea: Firenze S.M.N. - Scandicci, in una 2²° linea: Peretola - P.zza della Libertà ed in una 3³° linea: Careggi - Viale Strozzi, (I Lotto), (il quale Lotto è suscettibile di prolungamento e completamento, subordinato all'erogazione di un ulteriore finanziamento pubblico)";

- Premessa B: la parola "Sistema" è sostituita dalle parole "sistema tranvia";

- Premessa C: dopo le parole "è stato stabilito dal Concedente che tale" le parole "Sistema Tranvia" sono sostituite dalle parole "sistema tranvia";

- Premessa D: dopo le parole "pertanto il Comune" sono inserite le parole "di Firenze";

- Premessa D: dopo le parole "fornendo ai soggetti interessati gli elaborati progettuali definitivi esistenti" le parole "sulla Linea 2, sulla Linea 3 e il progetto preliminare dell'estensione della Linea 3" sono sostituite dalle parole "sulla linea 2, sulla linea 3 e il progetto preliminare dell'estensione della linea 3";

- Premessa E: dopo le parole "che il Comune" sono inserite le parole "di Firenze";

- Premessa E: dopo le parole "ha dichiarato di pubblico interesse la proposta presentata ex art. 37-bis" le parole "Legge n. 109/94 ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

- Premessa E: dopo le parole "dal raggruppamento temporaneo di imprese" la parola "sopra" è eliminata;

- Premessa F: dopo le parole "una variante al progetto della" le parole "Linea 3 (1° lotto)" sono sostituite dalle parole "linea 3 (I Lotto)";

- Premessa G: dopo la parola "che" le parole "resta inteso che questo atto e i qui inclusi allegati" sono sostituite dalle parole "la presente Convenzione ed i Contratti di Progetto (come di seguito definiti)";

- Premessa G: dopo le parole "manutenzione del Sistema Tranvia" sono inserite fra parentesi le parole "(come di seguito definito)";

- Premessa G: dopo le parole "secondo le modalità stabilite nel" le parole "piano economico-finanziario allegato alla Proposta e che ne forma parte integrante" sono sostituite dalle parole "Piano Economico Finanziario";

- Premessa G: alla lettera (a) dopo le parole "assicurato dal Comune" sono inserite le parole "di Firenze";

- Premessa G: alla lettera (d) le parole "contributi in conto esercizio" sono sostituite dalle parole "Contributi in Conto Esercizio";

- Premessa H: la premessa è sostituita come segue "che il complemento di finanziamento fornito dagli Enti Finanziatori, neces-



sario per la realizzazione dell'opera, verrà rimborsato, secondo quanto descritto nella presente Convenzione, dal Contratto di Finanziamento, dall'Accordo Diretto e sulla base del Piano Economico Finanziario, nel corso dell'esercizio commerciale del Sistema Tranvia";

- Premessa I: dopo le parole "che i presupposti e le condizioni di base che determinano l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione sono richiamati nella presente Convenzione ed in tutti i documenti ad essa allegati" sono inserite le seguenti parole "ivi inclusi, in particolare, il Piano Economico Finanziario ed il Cronoprogramma (entrambi come di seguito definiti)";

- Premessa K: dopo le parole "considerano essenziale la partecipazione" le parole "nella Società Concessionaria e nel Soggetto Esercente della Società titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino controllata direttamente dal Comune di Firenze" sono sostituite dalle parole "nel Concessionario e nel Soggetto Esercente di ATAF";

- Premessa L: dopo le parole "che la società RATP International S.A. è, sin dalla presentazione della Proposta e sin dalla stipula della" le parole "presente Convenzione" sono sostituite dalle parole "Convenzione di Concessione 2005";

- Premessa L: dopo le parole "altra società del gruppo RATP, a condizione che tale società sia posseduta" sono inserite le parole "direttamente o indirettamente";

- Premessa L: dopo le parole "e che comunque fruisca dei medesimi requisiti presentati da" le parole "RATP I" sono sostituite dalle parole "RATP International S.A.";

- Premessa M: la disposizione di cui alla premessa M è sostituita dalla seguente disposizione "che con Delibera di Giunta Municipale n. 687 del 3 dicembre 2004, è stata aggiudicata, ai sensi dell'art. 37 quater della Legge 109/94, la presente Concessione, avente ad oggetto la progettazione esecutiva, la costruzione delle linee 2 e 3 (I Lotto) e la Gestione del Sistema Tranvia";

- Premessa N: la disposizione di cui alla premessa N è sostituita dalla seguente disposizione "che con Delibera di Giunta Municipale n. 508/411 del 17 giugno 2005, immediatamente esecutiva, il Concedente, dopo avere dettagliatamente dato conto dell'attività istruttoria svolta al fine di perfezionare gli aspetti negoziali del progetto e dopo avere fatto proprie le conclusioni rese dalla Società Studi Strategici d'Impresa S.r.l., ha confermato l'aggiudicazione della Concessione alla "Società Tram di Firenze S.p.A.", ed ha approvato, tra gli altri, i testi, a tale data definitivi, della Convenzione di Concessione 2005, della Convenzione Preliminare di Finanziamento, del Contratto di Gestione, del Capitolato d'Oneri, del Cronoprogramma, dell'Accordo Diretto, del PEF con la relativa asseverazione, dello Statuto del Concessionario";

- Premessa O: la disposizione di cui alla premessa O è sostituita dalla seguente disposizione "che con provvedimento dirigenziale n. 2005/DD/05630 del 17 giugno 2005, immediatamente esecutivo, il RUP ha determinato di aggiudicare la Concessione al

Con-cessionario, e, preso atto di alcune integrazioni effettuate negli elaborati contrattuali, ha stabilito che i rapporti negoziali intercorrenti con il Concedente sarebbero stati regolati dai testi, a tale data vigenti, della Concessione, della Convenzione Preliminare di Finanziamento e dall'Accordo Diretto, allegati quali parte integrante del predetto provvedimento, nonché ha assunto, con riferimento alla quota di finanziamento pubblica, i conseguenti impegni di spesa";

- dopo la Premessa O sono inserite le seguenti premesse:
"P che in data 20 giugno 2005, con atto rep. n. 60525, il Concedente e il Concessionario hanno stipulato, ai sensi dell'art. 37-bis e seguenti della Legge 109/94, la Convenzione di Concessione 2005";

"Q che con delibera di Giunta Comunale n. 1057 del 22/12/2006, il Concedente ha approvato il testo del 1° Atto Aggiuntivo, che il Concedente ed il Concessionario hanno stipulato in data 6 marzo 2007, con atto rep. 61360";

"R che con delibera di Giunta Comunale n. 410 del 01/07/2008 il Concedente ha approvato, tra l'altro, il testo del 2° Atto Aggiuntivo, che il Concedente ed il Concessionario hanno stipulato in data 14 ottobre 2008 con atto rep. 62256"; e

"S che in data 25 marzo 2014 il Concedente, con delibera di Giunta Comunale n. 79, ha preso atto ed approvato in via definitiva (i) le condizioni di revisione della Convenzione di Concessione 2005 a tale data vigente sulla base del Piano Economico Finanziario elaborato in conformità al documento contenente i termini e le condizioni della revisione del Progetto e del Contratto di Finanziamento e (ii) il testo del 3° Atto Aggiuntivo, che il Concedente ed il Concessionario hanno stipulato in data 17 aprile 2014";

v. Articolo 2 (Definizioni)

- la definizione "Accordo Diretto" è modificata come segue
"Accordo Diretto: il contratto stipulato dal Concessionario, dagli Enti Finanziatori e dal Concedente che individua e disciplina alcune delle obbligazioni del Concedente derivanti dalla presente Convenzione di Concessione, anche in relazione al Contratto di Finanziamento.";

- dopo la definizione "Accordo Diretto" sono inserite le seguenti definizioni "A-TAF: Ataf S.p.A., società controllata direttamente dal Comune di Firenze, che alla data di stipula della Convenzione di Concessione 2005 era titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino";

"1° Atto Aggiuntivo: l'atto sottoscritto tra il Concedente ed il Concessionario in data 6 marzo 2007, rep. 61630, di modifica ed integrazione della Convenzione di Concessione 2005";

"2° Atto Aggiuntivo: l'atto sottoscritto tra il Concedente ed il Concessionario in data 14 ottobre 2008, rep. 62256, di modifica ed integrazione della Convenzione di Concessione 2005 a tale data vigente (i.e. come modificata ed integrata dal 1° Atto Aggiuntivo)";

"3° Atto Aggiuntivo: l'atto sottoscritto tra il Concedente ed il Concessionario in data 17 aprile 2014, rep.

di modifica ed integrazione della Convenzione di Concessione 2005 a tale data vigente (i.e. come modificata ed integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo)";



"Atto di Transazione: l'atto di transazione ex art. 239 del D.lgs 163/2006 sottoscritto in data 17 aprile 2014 tra il Concedente ed il Concessionario";

- la definizione "Avviso Pubblico" è modificata come segue "Avviso Pubblico: l'avviso pubblicato dal Concedente in data 24 ottobre 2002, per sollecitare la presentazione di proposte di Concessione aventi ad oggetto il sistema tranvia, ai sensi dell'art. 37-quater della Legge 109/94";

- dopo la definizione "Avviso Pubblico" sono inserite le seguenti definizioni: "Capitolato d'Oneri: capitolato allegato al Contratto di Gestione che disciplina l'offerta dei servizi di trasporto, l'esercizio delle Linee del Sistema Tranvia, la manutenzione degli impianti e dei mezzi, la sicurezza e la lotta all'evasione, la qualità e il marketing dei servizi e la messa in esercizio del Sistema Tranvia";

"Capitolato d'Oneri Dettagliato: l'aggiornamento e l'integrazione del Capitolato d'Oneri, redatto in conformità all'art. 21.4 della Convenzione di Concessione, all'art. 35 del Contratto di Gestione ed all'art. 1.6 del Capitolato d'Oneri";

- la definizione "Concessionario" è modificata come segue "Concessionario: la Società di Progetto costituita in data 7 aprile 2005 dal raggruppamento aggiudicatario della Concessione che sottoscrive la Convenzione";

- la definizione "Concessione" è modificata come segue "Concessione: l'affidamento della progettazione, realizzazione, parziale finanziamento, gestione e manutenzione del sistema tranvia di cui all'art. 3 che segue";

- dopo la definizione "Concessione" è inserita la seguente definizione: "Contratti di Progetto: congiuntamente il Contratto di Costruzione, il Contratto di Gestione ed il Contratto di Ingegneria i cui schemi sono stati allegati alla Convenzione di Concessione 2005, come di volta in volta modificati e/o integrati a cura del Concessionario al fine di garantirne, principalmente, la coerenza con la Convenzione di Concessione 2005, il 1° Atto Aggiuntivo, il 2° Atto Aggiuntivo ed il 3° Atto Aggiuntivo";

- la definizione "Contratto di Costruzione" è modificata come segue "Contratto di Costruzione: il contratto stipulato tra il Concessionario e il Soggetto Costruttore, avente ad oggetto la revisione del progetto definitivo, la progettazione esecutiva e realizzazione del Progetto Autorizzato, inclusa la deviazione dei relativi Sottoservizi Interferenti fino al collaudo delle opere, la fornitura del materiale rotabile e l'effettuazione delle prove e dei collaudi dello stesso, nonché l'assistenza al pre-esercizio e la progettazione definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo, come di volta in volta modificato e/o integrato";

- dopo la definizione "Contratto di Costruzione" è inserita la seguente definizione: "Contratto di Finanziamento: il contratto stipulato tra il Concessionario e gli Enti Finanziatori, avente ad oggetto il complemento di finanziamento necessario per la realizzazione del Sistema Tranvia, come di volta in volta modificato e/o integrato";

- alla definizione "Contratto di Gestione" dopo le parole "ivi comprese le attività di pre-esercizio commerciale," sono inserite le

parole "come di volta in volta modificato e/o integrato";

- la definizione "Contratto di Ingegneria" è modificata come segue "Contratto di Ingegneria: il contratto stipulato, e come di volta in volta modificato e/o integrato, tra il Concessionario ed il Soggetto per l'Ingegneria avente ad oggetto il complesso delle attività tecniche, organizzative e di controllo per lo svolgimento dei servizi d'ingegneria relativi a:

(i) studi di fattibilità, progettazioni preliminari delle varianti (incluse le Varianti Pro-getto Obiettivo);

(ii) progettazione definitiva ed esecutiva dello spostamento dei Sottoservizi Interferenti;

(iii) direzione lavori relativa al Progetto Autorizzato ed alla deviazione dei Sottoservizi Interferenti;

(iv) coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione;

(v) assistenza per il collaudo tecnico-amministrativo della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia; e

(vi) progettazione preliminare dell'eventuale prolungamento della Linea 3 (I Lotto) in conformità a quanto previsto all'art. 3.2.8 che segue";

- dopo la definizione "Contributo in Conto Esercizio" è inserita la seguente definizione: "Convenzione di Concessione 2005: la convenzione di concessione rep. n. 60525 stipulata in data 20 giugno 2005 tra il Concedente ed il Concessionario";

- la definizione "Convenzione di Concessione" è modificata come segue "Convenzione di Concessione: il presente documento di modifica ed integrazione della Convenzione di Concessione 2005 come di volta in volta modificata e/o integrata in virtù, rispettivamente, del 1° Atto Aggiuntivo, del 2° Atto Aggiuntivo e del 3° Atto Aggiuntivo, regolante i termini e le condizioni della Concessione, completo dei suoi allegati";

- è eliminata la definizione "Convenzione di Finanziamento";

- è eliminata la definizione "Convenzione Preliminare di Finanziamento";

- la definizione "Cronoprogramma" è modificata come segue "Cronoprogramma: la tabella dei tempi previsti per la progettazione e l'esecuzione dei lavori di realizzazione del Sistema Tranvia e della relativa messa in esercizio, incluso la deviazione dei relativi Sottoservizi Interferenti, allegato 7 della presente Convenzione di Concessione";

- dopo la definizione "Cronoprogramma" sono inserite le seguenti definizioni;

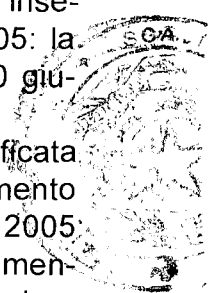
"D.lgs 163/2006: indica il decreto legislativo n. 163 del 12 aprile 2006 e ss.mm.ii.";

"Data di Messa in Esercizio della Linea 1: il 14 febbraio 2010";

- la definizione "Data di Efficacia" è modificata come segue "Data di Efficacia: il 20 giugno 2005";

- dopo la definizione "Data di Estinzione" sono inserite le seguenti definizioni:

"Decreto Antimafia: indica il Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n.



159 come di volta in volta modificato e/o integrato";

"Delibera 52: la deliberazione della Giunta del Comune di Firenze n. 52 del 28 marzo 2011 di approvazione del progetto esecutivo della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto), comprensivo degli spostamenti dei Sottoservizi Interferenti e connessi con la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia";

"Direttore dei Lavori: tecnico incaricato nell'ambito del Contratto di Ingegneria dell'esecuzione delle seguenti attività: (i) direzione dei lavori; (ii) accertamento della regolare esecuzione dei lavori e degli impianti e fornitura del materiale rotabile; (iii) assistenza al collaudo dei lavori, degli impianti e fornitura del materiale rotabile; (iv) redazione e tenuta dei documenti amministrativi e contabili per l'accertamento dei lavori e delle somministrazioni; (v) liquidazione dei lavori ed assistenza contenziosi";

"Direttore Tecnico del Contratto: indica il soggetto nominato dal Concessionario che svolge le funzioni indicate nell'allegato 12";

"Documenti Finanziari: i Documenti Finanziari come definiti di volta in volta nel Contratto di Finanziamento";

"DPR 554/99: il Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21 dicembre 1999 e ss.mm.ii. Resta inteso che, ai fini della presente Convenzione, ogni riferimento al DPR 554/99 ed ai relativi articoli deve essere inteso come riferito alle corrispondenti previsioni di cui al Decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 5 ottobre 2010 e ss.mm.ii, fatto salvo il caso in cui le disposizioni di cui al DPR 554/99 continuino a trovare applicazione in virtù della disciplina transitoria di cui allo stesso Decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 5 ottobre 2010 e ss.mm.ii.";

- la definizione "Enti Finanziatori" è modificata come segue "Enti Finanziatori: i soggetti che forniranno il complemento di finanziamento necessario per la realizzazione del Sistema Tranvia anche attraverso la sottoscrizione di prestiti obbligazionari (c.d. "project bond") o altri titoli di debito, come di volta in volta indicati per iscritto dal Concessionario al Concedente mediante apposita comunicazione. A miglior chiarimento nella presente definizione sono inclusi anche i soggetti che forniranno qualunque credit enhancement, i noteholders, nonché le banche hedging e la banca depositaria";

- dopo la definizione "Enti Finanziatori" sono inserite le seguenti definizioni: "Enti Gestori dei Sottoservizi: Enel Distribuzione S.p.A., Fiorentinagas S.p.A. (oggi, Toscana Energia S.p.A.), Publiacqua S.p.A., Silfi S.p.A., Telecom S.p.A., Wind S.p.A., Interoute S.p.A. e i loro successori o aventi causa";

"Fase di Costruzione: la fase di cui all'art. 6.2 della presente Convenzione";

"Fase di Gestione: la fase di cui all'art. 6.3 della presente Convenzione";

"Fase di Progettazione: la fase di cui all'art. 6.1 della presente Convenzione";

- alla definizione "Gestione del Sistema Tranvia" dopo le parole "ivi compresi gli interventi di ripristino e di ammodernamento" sono inserite le parole "nonché il pre-esercizio commerciale";

- dopo la definizione "Gestione del Sistema Tranvia" sono inserite le seguenti definizioni:

"Legge 109/94: la legge n. 109 del 11 febbraio 1994 e ss.mm.ii. Resta inteso che, ai fini della presente Convenzione, ogni riferimento alla Legge 109/94 ed ai relativi articoli deve essere inteso come riferito alle corrispondenti previsioni di cui al D.Lgs. 163/2006, fatto salvo il caso in cui le disposizioni di cui alla Legge 109/94 continuino a trovare applicazione in virtù della disciplina transitoria di cui allo stesso D.Lgs. 163/2006";

"Legge 136/2010: la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187 e ss.mm.ii.";

"Linea 1": la linea Firenze S.M.N. - Scandicci del Sistema Tranvia;

"Linea 2": la linea Peretola - Piazza dell'Unità del Sistema Tranvia;

"Linea 3 (I Lotto): la linea Careggi - Viale Strozzi del Sistema Tranvia;

"Linee: congiuntamente, la Linea 1, la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) e ciascuna di esse una "Linea";

"Nulla Osta all'Esercizio: il nulla osta all'entrata in servizio del Sistema Tranvia che viene rilasciato, ai fini della sicurezza del sistema di trasporto ad impianto fisso ed a seguito di visita e prova da parte dell' "Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi" USTIF (Organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)";

- è eliminata la definizione "Negoziazione";

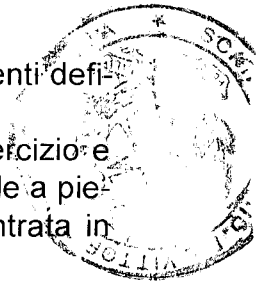
- dopo la definizione "Offerta" sono inserite le seguenti definizioni

"Periodo Rilevante: il periodo decorrente dalla messa in esercizio e comprendente 10 (dieci) anni di effettiva gestione commerciale a pieno regime dell'ultima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) entrata in esercizio";

"Piano delle Attività: la tabella dei tempi previsti per la progettazione esecutiva e realizzazione del Progetto Obiettivo, inclusi i relativi Sottoservizi Interferenti, di cui all'allegato 13 alla presente Convenzione di Concessione";

- la definizione "Piano Economico Finanziario" è modificata come segue "Piano Economico Finanziario o Piano o PEF: il piano di copertura degli investimenti, asseverato a norma di legge ed allegato alla presente Convenzione di Concessione sub 5, come eventualmente di volta in volta aggiornato e/o modificato ai sensi della stessa";

- dopo la definizione "Piano Economico Finanziario o PEF" sono inserite le seguenti definizioni "Progetto Autorizzato: il progetto esecutivo della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del sistema tramviario, approvato in linea tecnica ed economica dal Concedente con la Delibera 52, come revisionato a seguito dello stralcio della tratta di passaggio al Duomo di cui alla lettera B della Delibera 52, e dello stralcio del sottopasso veicolare Bel-fiore di cui alla lettera L3 della Delibera 52, comprensivo delle varianti di cui ai punti da L4 a L13 della Delibera 52 (varianti minori) e del recepimento delle prescrizioni, delle non conformità e delle richieste indicate nella Delibera 52 e suoi allegati, come parzialmente modificate nell'allegato sub P al



Verbale Intermedio ed espressamente accettate dal Concessionario ai sensi dell'art. 5.4 del Verbale Intermedio. Il Progetto Autorizzato è individuato nella planimetria di cui all'allegato 6 bis alla presente Convenzione di Concessione";

"Progetto Obiettivo: indica il Progetto Autorizzato comprensivo delle Varianti Progetto Obiettivo, il tutto come meglio individuato nella planimetria di cui all'allegato 6 ter alla presente Convenzione di Concessione. Le attività di progettazione preliminare e definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo, oggetto della prima fase della revisione della presente Convenzione di Concessione, saranno sviluppate secondo il Cronoprogramma";

- sono eliminate le definizioni di "Progetto Definitivo Revisionato" "Progetto Esecutivo dei Sottoservizi";

- dopo la definizione "Proposta" sono inserite le seguenti definizioni "Protocolli di Intesa: gli accordi stipulati tra il Concedente, il Concessionario e ciascuno degli Enti Gestori dei Sottoservizi, al fine di disciplinare obblighi, diritti ed impegni di ciascuno, allegati al 1° Atto Aggiuntivo";

"Responsabile Unico del Procedimento: il soggetto nominato dal Concedente ai sensi dell'art. 7.3 della presente Convenzione che svolge attività di vigilanza e controllo previste dalla legge e quelle indicate nell'allegato 12 alla presente Convenzione di Concessione";

"Ricavo Unitario per Viaggio: il prezzo del viaggio per passeggero entrante nel servizio tranviario pari ad Euro 0,481174 al netto dell'IVA (base dicembre 2011), come di volta in volta incrementato ai sensi dell'art. 24.6 che segue";

- è eliminata la definizione "SAL Interno o Attestazione Costi di Progetto";

- la definizione "Sistema Tranvia" è modificata come segue "Sistema Tranvia: il sistema integrato di tranvia oggetto dell'Avviso Pubblico per l'invio di proposte ex art. 37-bis della Legge 109/94, come aggiornato, in virtù della Delibera 52 e costituito dalla progettazione e realizzazione del Progetto Autorizzato e dalla progettazione preliminare e definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo";

- dopo la definizione "Sistema Tranvia" è inserita la seguente definizione "Società di Progetto: ha il significato di cui all'art. 5.1 della presente Convenzione di Concessione";

- è eliminata la definizione "Società titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino";

- la definizione "Soggetto Costruttore" è modificata come segue "Soggetto Costruttore: il soggetto che ha stipulato il Contratto di Costruzione con il Concessionario";

- è eliminata la definizione "Soggetto Costruttore dei Sottoservizi";

- la definizione "Soggetto Esercente" è modificata come segue "Soggetto Esercente: indica la società per azioni denominata Gestione ed Esercizio Sistema Tranvia S.p.A. (GEST) che ha stipulato il Contratto di Gestione con il Concessionario";

- dopo la definizione "Soggetto per l'Ingegneria" sono inserite le seguenti definizioni:

"Sottoservizi Interferenti: i sottoservizi preesistenti interferenti con la realizzazione delle opere tramviarie ivi comprese le relative opere d'arte e sistemazioni urbanistiche. Sono escluse dalla presente definizione le opere per gli allacciamenti delle opere tramviarie ivi comprese le relative opere d'arte e sistemazioni urbanistiche alla rete dei sottoservizi";

"Stato di Avanzamento Lavori o SAL: il documento di cui all'art. 24.4 della presente Convenzione di Concessione, redatto, sottoscritto ed approvato ai sensi di legge e secondo quanto previsto dall'allegato 12 (SAL Concessionario/Concedente), che dettaglia le categorie di prestazioni eseguite ai sensi del Contratto di Costruzione e del Contratto di Ingegneria, e che reca in allegato un quadro che ripartisce le fonti di finanziamento pubblico e privato a copertura dello stesso";

"Variante Centro Storico: la variante di cui alla lettera L.1 della Delibera 52";

"Varianti Progetto Obiettivo: le varianti di cui alle lettere L1 e L2 della Delibera 52 (varianti principali) oltre a quelle di cui alle lettere L6, L7, L10 e L11 (varianti minori), per quanto riferibili alle attività relative al Progetto Obiettivo e non ricomprese nel Progetto Autorizzato";

"Verbale Intermedio: il verbale intermedio di conclusione della procedura consensuale di revisione della Convenzione di Concessione sottoscritto in data 28 maggio 2012 dal Concedente e dal Concessionario avente ad oggetto la rideterminazione delle condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della presente Convenzione basata sul Progetto Autorizzato";

- è eliminata la definizione "Verbale di Conclusione della Procedura di Revisione";

vi. Articolo 3 (Oggetto della Concessione)

- all'articolo 3.1 dopo le parole "all'esecuzione delle attività" le parole "di gestione" sono sostituite dalle parole "Gestione del Sistema Tramvia";

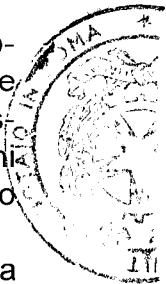
- la disposizione di cui all'articolo 3.2.1 è sostituita dalla seguente disposizione "la progettazione esecutiva, l'esecuzione dei lavori e le forniture e le prestazioni necessarie per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti come meglio definita all'art. 9";

- all'articolo 3.2.4 dopo le parole "gestione della" le parole "2° Linea (Peretola - P.zza della Libertà) del Sistema Integrato di Tramvia di Firenze" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 del Sistema Tramvia";

- all'articolo 3.2.5 dopo le parole "l'ingegneria, la realizzazione e la gestione del" le parole "1° lotto della 3° Linea (Careggi - Viale Strozzi) del Sistema Integrato di Tramvia di Firenze" sono sostituite dalle parole "della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tramvia";

- all'articolo 3.2.6 dopo le parole "la gestione della" le parole "1° Linea (Firenze S.M.N. - Scandicci) del Sistema Integrato di Tramvia di Firenze" sono sostituite dalle parole "della Linea 1 del Sistema Tramvia";

- la disposizione di cui all'articolo 3.2.7 è sostituita dalla seguente disposizione "la progettazione fino al livello definitivo delle Varianti Progetto Obiettivo; e";



- dopo la disposizione di cui all'articolo 3.2.7 sono inserite le seguenti disposizioni:

"3.2.8 la progettazione preliminare, comprensiva delle opere d'arte e dello studio trasporti-stico, del prolungamento della Linea 3 da Viale Strozzi fino a Bagno a Ripoli, con diramazione a Viale Mazzini e Campo Marte - Rovezzano";

"3.2.9 l'ingegneria, la realizzazione e la gestione dell'eventuale completamento della 3° Linea 3 (come specificato nell'Avviso Pubblico), secondo quanto determinato al punto 2 delle Note preliminari di principio. Le attività del Concessionario per l'eventuale completamento della 3° Linea 3 determineranno una revisione della Concessione e saranno definite in un atto aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, stipulato tra il Concedente e il Concessionario";

- la disposizione di cui all'articolo 3.3 è sostituita dalla seguente disposizione "Fermo restando quanto disposto agli artt. 3.1 e 3.2 che precedono, resta inteso che, a seguito dell'approvazione della progettazione definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo:

(i) il Concedente intenderà aver affidato al Concessionario anche l'attività di progettazione esecutiva, la realizzazione e la gestione delle tratte di cui alle Varianti Progetto Obiettivo; e

(ii) il Concessionario sarà obbligato a svolgere le richiamate attività di progettazione esecutiva, di realizzazione e di gestione delle tratte di cui alle Varianti Progetto Obiettivo, esclusivamente a seguito della positiva conclusione di un processo di revisione ai sensi dell'art. 30 della presente Convenzione di Concessione. Tale revisione verrà effettuata sulla base dei presupposti e delle condizioni che hanno determinato l'equilibrio del Progetto Obiettivo come stabilito nel Verbale Intermedio che le parti si impegnano a verificare e, ove necessario, ad aggiornare (come confermata dalla stipula di un atto aggiuntivo alla presente Convenzione).

A miglior chiarimento, l'approvazione della progettazione definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo è considerata dalle parti quale attivazione del processo di revisione ai fini di cui all'art. 30.4 che segue. Inoltre, qualora il processo di revisione di cui al paragrafo (ii) che precede non abbia esito positivo nel termine di cui all'art. 30.4 che segue, il Concessionario sarà obbligato alla realizzazione delle opere previste dal Progetto Autorizzato e la presente Convenzione sarà adempiuta dalle parti conformemente";

- dopo la disposizione di cui all'articolo 3.3 è inserita la seguente disposizione "3.4 La Concessione comprende, per quanto necessario, tutti i terreni, opere, strutture, materiali ed installazioni per tutto il periodo in cui questi saranno necessari alla costruzione, alla manutenzione ed alla Gestione del Sistema Tranvia, nonché le pertinenze, impianti ed installazioni realizzate direttamente e necessarie al servizio o realizzati per migliorare la Gestione del Sistema Tranvia".

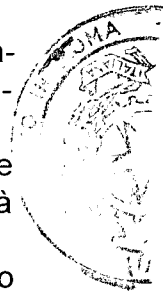
vii. Articolo 4 (Durata)

- la disposizione di cui all'articolo 4.1 è sostituita dalla seguente disposizione "4.1 Fatta salva la facoltà di revisione, revoca o recesso, la presente Convenzione avrà durata dalla Data di Efficacia

fino al termine di 30 (trenta) anni dalla messa in esercizio dell'ultima Linea (i.e. tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)) entrata in esercizio, come indicato nel Cronoprogramma. La presente Convenzione include anche la gestione della Linea 1, la cui data di messa in servizio è il 14 febbraio 2010; pertanto i termini della presente Convenzione si applicano anche a ciò che concerne la gestione della Linea 1, sia nel periodo dal 14 febbraio 2010 alla data di messa in servizio commerciale della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) che in quello successivo, ed i cui aspetti economici e finanziari sono stati presi in conto nel Piano Economico Finanziario; la gestione della Linea 1 terminerà alla Data di Estinzione della presente Convenzione. In caso di ritardo di messa in esercizio della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) per cause non imputabili al Concessionario, la durata della Concessione dovrà comunque prevedere 30 (trenta) anni di esercizio commerciale dalla messa in esercizio dell'ultima Linea (i.e. tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)) entrata in esercizio".

viii. Articolo 5 (Società di Progetto)

- all'articolo 5.1 dopo le parole "subentrata di diritto nel rapporto di" la parola "concessione" è sostituita dalla parola "Concessione";
- all'articolo 5.1 dopo le parole "senza necessità di approvazione o autorizzazione alcuna" sono inserite fra parentesi le seguenti parole "(la "Società di Progetto")";
- al primo periodo dell'articolo 5.2 dopo le parole "Le quote sociali sottoscritte al-l'atto della costituzione della" le parole "società di progetto" sono sostituite dalle parole "Società di Progetto";
- al primo periodo dell'articolo 5.2 dopo le parole "essendo in particolare specificato che il 24,9% del capitale" le parole "verrà sottoscritto da RATP I" sono sostituite dalle parole "è sottoscritto da RATP International S.A.";
- al primo periodo dell'articolo 5.2 dopo le parole "caratteristiche precisate dall'art. 21.2 della presente" la parola "convenzione" è sostituita dalla parola "Convenzione";
- al primo periodo dell'articolo 5.2 dopo le parole "riservata una quota del 24,1% del capitale della Società di Progetto" le parole "alla Società titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino controllata direttamente dal Comune di Firenze" sono sostituite dalle parole "ad ATAF";
- al primo periodo dell'articolo 5.2 dopo le parole "le azioni dovranno essere acquistate da altro soggetto ritenuto di gradimento dei soci" le parole "della Concessionaria" sono sostituite dalle parole "del Concessionario";
- la disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 5.2 è sostituita dalla seguente disposizione "Gli azionisti costituenti il Soggetto Costruttore hanno sottoscritto complessivamente il 49% del capitale della Società di Progetto";
- la disposizione di cui al terzo periodo dell'articolo 5.2 è sostituita dalla seguente disposizione "L'azionista Soggetto per l'Ingegneria ha sottoscritto il 2% del capitale della Società di Progetto";
- dopo la disposizione di cui all'articolo 5.3 è inserita la se-



guente disposizione: "5.4 a) Le parti concordano che qualora venga attestata la sussistenza di cause di divieto ex articolo 67 ovvero di taluna delle situazioni da cui emerge un tentativo di infiltrazione mafiosa, di cui all'articolo 84, comma 4 e all'articolo 91, comma 6 del D.Lgs. n. 159 del 6/9/2011 ("Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136" e ss.mm. ii. di seguito il "Codice Antimafia") a carico di uno dei soci della Società di Progetto, trova applicazione la procedura di seguito disciplinata.

(b) Ai fini del paragrafo (a) che precede, il Concedente si impegna a comunicare tempestivamente al Concessionario la ricezione delle comunicazioni del prefetto di cui al precedente comma relative ad un socio del Concessionario ed il Concessionario si impegna ad attivare le procedure di estromissione o sostituzione di tale socio entro trenta giorni dalla trasmissione della comunicazione delle informazioni del prefetto.

(c) Le parti concordano che, qualora il Concessionario entro il termine di cui al paragrafo (b) che precede fornisca evidenza al Concedente dell'adempimento dell'obbligo di attivazione delle procedure di estromissione o sostituzione, non trovano applicazione le disposizioni previste dagli artt. 92, comma 3 e 94, comma 2 del Codice Antimafia.

(d) Qualora la Società non provveda ad estromettere o sostituire tale socio entro il termine di 180 giorni dalla attivazione delle procedure di cui al paragrafo (b) che precede, ovvero entro il maggior termine concordato tra le parti, si applica quanto previsto dagli artt. 92, comma 3 e 94, comma 2 del Codice Antimafia. Resta ferma l'applicabilità dell'art. 94, comma 3 del medesimo Codice Antimafia.

(e) Il Concessionario si impegna inoltre a far sì che le previsioni di cui al presente articolo siano trasferite (i) nel proprio statuto, nonché (ii) nell'Atto Costitutivo dell'ATI del Soggetto Costruttore, nel Contratto di Ingegneria e nel Contratto di Gestione, al fine di garantire che, dalla data di attivazione delle procedure di estromissione o sostituzione e fino alla definitiva estromissione o sostituzione di cui al paragrafo (d) che precede, il socio interessato da tali procedure, rispettivamente, con riferimento al paragrafo (i) decada dai propri diritti sociali che restano sospesi e, con riferimento al paragrafo (ii) venga sospeso dall'esecuzione delle attività di cui al Contratto di Costruzione, al Contratto di Ingegneria e al Contratto di Gestione.

ix. Articolo 6 (Fasi della Concessione)

- all'articolo 6.1 dopo la parola "nonché" le parole "assistenza al Concedente per la deviazione dei sottoservizi come definita al successivo art. 9.2" sono sostituite dalle parole "le attività di cui al Cronoprogramma";

- all'articolo 6.2 dopo le parole "le attività di realizzazione del Sistema Tramvia, nonché" le parole "l'assistenza secondo quanto stabilito al successivo art. 9.2" sono sostituite dalle parole "le attività stabilite al successivo art. 9";

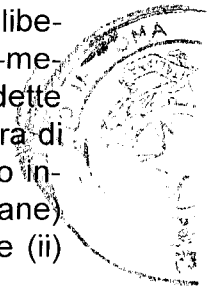
- al secondo periodo dell'articolo 6.4 dopo le parole "corret-

ta esecuzione del servizio di" sono inserite le seguenti parole "esercizio e".

4.1.3 alla PARTE II: Diritti ed obblighi delle Parti

i. Articolo 7 (Principali obbligazioni)

- al primo periodo dell'articolo 7.1 dopo le parole "le attività specifiche della Fase di" la parola "costruzione" è sostituita dalla parola "Costruzione";
- al secondo periodo dell'articolo 7.1 dopo le parole "disciplinate dalla presente Convenzione" sono inserite le parole "e dalla normativa vigente";
- al terzo periodo dell'articolo 7.1 dopo le parole "Il Concedente rimane estraneo ai rapporti afferenti ai" le parole "contratti di Costruzione, Ingegneria e Gestione" sono sostituite dalle parole "Contratti di Progetto";
- al terzo periodo dell'articolo 7.1 dopo le parole "per la realizzazione e per la" la parola "gestione" è sostituita dalla parola "Gestione";
- all'articolo 7.1 dopo il terzo periodo è inserito il seguente periodo "Resta inteso che, con riferimento al Progetto Autorizzato ed, in particolare, per quanto attiene le prescrizioni di cui alla Delibera 52, come meglio dettagliate all'articolo 5.4 del Verbale Intermedio, il Concessionario rimarrà responsabile dell'ottemperanza di dette prescrizioni, fatto salvo (i) per gli adempimenti ascrivibili alla sfera di responsabilità del Concedente di cui ai punti 1.1. (Linea 2 Tratto interno all'area della stazione A.V.) e 4.2 (Cavo AT in Via Pisacane) dell'allegato J alla relazione del RUP allegata alla Delibera 52 e (ii) quanto previsto all'articolo 25.2.3 lett. a) che segue";
- al primo periodo dell'articolo 7.2 dopo le parole "a partire dalla disponibilità dei terreni per la realizzazione della deviazione dei" la parola "sottoservizi" è sostituita dalle parole "Sottoservizi Interferenti";
- al secondo periodo dell'articolo 7.2 dopo le parole "conseguenze di volta in volta disciplinate nella presente Convenzione" sono inserite le parole "e nella normativa vigente";
- al primo periodo dell'articolo 7.3 dopo le parole "rispetto degli impegni indicati" è aggiunta la parola "presente";
- al primo periodo dell'articolo 7.3 dopo le parole "Convenzione e relativi" la parola "Allegati" è sostituita con la parola "allegati";
- la disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 7.3 è sostituita dalla seguente disposizione "A tal fine il Concedente nomina, ai sensi dell'art. 7 della Legge 109/94 e degli artt. 7 e 8 del DPR 554/99, il Responsabile Unico del Procedimento, o il soggetto comunque a ciò designato dal Concedente stesso, che provvederà a seguire gli sviluppi del rapporto concessorio, esercitando i poteri ed assolvendo ai compiti di alta vigilanza e controllo ad esso riservati dalla legge, indicati nella presente Convenzione";
- dopo la disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 7.3 è inserita la seguente disposizione "Le competenze del Responsabile Unico del Procedimento individuato dal Concedente e del Di-



rettore Tecnico del Contratto individuato dal Concessionario, nonché la disciplina della tenuta della contabilità delle attività previste nella presente Convenzione sono, in conformità alle norme vigenti, determinate secondo quanto previsto nell'allegato 12 alla presente Convenzione. I costi di progetto sostenuti in connessione alla progettazione, realizzazione e gestione del Sistema Tranvia, ad esclusione di quelli già compresi nella definizione di SAL e di quelli di cui all'art. 24.7 che segue, saranno attestati dal Concessionario mediante invio al Concedente di una relazione semestrale al fine di dare allo stesso completa evidenza di tali costi";

ii. Articolo 9 (Sottoservizi)

- la rubrica dell'articolo 9 è modificata come segue "Sottoservizi Interferenti";

- la disposizione di cui all'articolo 9.1 è sostituita dalla seguente disposizione "Il Concedente affida al Concessionario la progettazione esecutiva e l'esecuzione di tutti i lavori, le forniture e le prestazioni necessarie per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti e connessi con la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia, ad eccezione degli spostamenti dei Sottoservizi Interferenti eseguiti da Fiorentinagas S.p.A. (oggi, Toscana Energia S.p.A.) e delle opere specialistiche eseguite da Silfi ed Enel e con esclusione delle attività la cui realizzazione è a carico del Concedente e dei relativi Enti Gestori dei Sottoservizi ai sensi dei Protocolli di Intesa e si impegna a liberare i terreni per realizzare il Sistema Tranvia, in coerenza con i tempi previsti nel Cronoprogramma allegato alla presente Convenzione di Concessione, lasciando indenne il Concessionario da ogni conseguenza pregiudizievole derivante dal mancato rispetto dei tempi ivi previsti ai sensi dell'art. 25.2.4 della presente Convenzione. La tempistica di realizzazione delle opere per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti è stata definita in contraddittorio fra il Concessionario e il Concedente e riflessa nel Cronoprogramma";

- la rubrica dell'articolo 9.2 è modificata come segue "Coordinamento con gli Enti Gestori dei Sottoservizi";

- la disposizione di cui all'articolo 9.2 è sostituita dalla seguente disposizione "Il Concessionario si impegna a fornire agli Enti Gestori dei Sottoservizi i rilievi e la progettazione degli adeguamenti necessari per la realizzazione degli spostamenti dei Sottoservizi Interferenti. Il Concedente si impegna a ottenere da parte degli Enti Gestori dei Sottoservizi ogni autorizzazione, assenso, attività o comunque collaborazione al fine di consentire la regolare esecuzione dei lavori secondo quanto previsto nei Protocolli di Intesa, tenendo indenne il Concessionario da ogni costo, onere, richiesta di danno o conseguenza pregiudizievole derivante da fatto imputabile al, relativo Ente Gestore dei Sottoservizi.

In conformità a quanto convenuto nei Protocolli di Intesa, ultimati i lavori, gli Enti Gestori dei Sottoservizi dovranno partecipare alle operazioni di allaccio e collaudo tecnico-funzionale, eseguendo manovre ed operazioni atte a garantire la continuità del relativo Sottoservizio Interferente, ai fini dell'accettazione e presa in carico di tale Sottoservizio Interferente in qualità di Enti Gestori dei Sottoservizi. Qua-



lora tali operazioni non venissero effettuate dagli Enti Gestori dei Sottoservizi nei tempi previsti dal Cronoprogramma, sorgerà altresì in capo al Concessionario, ai sensi dell'articolo 25.2.1 della presente Convenzione di Concessione, il diritto alla revisione di una o più componenti del prezzo richiesto secondo quanto previsto dalle procedure di cui agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione";

- dopo l'articolo 9.2 è inserito l'articolo 9.3 rubricato "Attività di Ingegneria": "Il Concessionario ha stipulato il Contratto di Ingegneria con il Soggetto per l'Ingegneria avente ad oggetto, tra l'altro, le seguenti attività necessarie per la preparazione e l'esecuzione della deviazione dei Sottoservizi Interferenti:

(a) la progettazione esecutiva, per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti; resta inteso che nell'ipotesi in cui una parte della predetta attività progettuale sia svolta da parte degli enti titolari dei Sottoservizi Interferenti da spostare, questi avranno l'obbligo di prestare le garanzie previste per legge per le attività di progettazione ed avranno diritto a percepire i relativi oneri progettuali, i quali saranno dedotti pro-quota dall'importo contrattuale previsto nel Contratto di Ingegneria all'art. 8, al netto delle attività di coordinamento della progettazione esecutiva svolte dal Soggetto per l'Ingegneria. A seguito di conguaglio sugli oneri effettivamente sostenuti ai sensi del Contratto di Ingegneria, tale quota verrà recuperata (e comunque riutilizzata) in sede del primo riesame utile dell'equilibrio economico finanziario, secondo la disciplina contrattuale della Concessione;

(b) la direzione lavori, la sicurezza di cantiere e la contabilità della deviazione dei Sottoservizi Interferenti; e

(c) l'assistenza al contenzioso e al collaudo delle opere inerenti la deviazione dei Sottoservizi Interferenti.

Il Concessionario richiederà al Soggetto per l'Ingegneria, titolare del Contratto di Ingegneria, una specifica copertura assicurativa presso una primaria compagnia di assicurazioni, per le attività e i prodotti di ingegneria, inerenti la deviazione dei Sottoservizi Interferenti, conformemente alla normativa vigente";

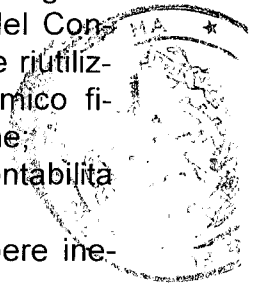
iii. Articolo 10 (Progettazione)

- all'articolo 10.3 dopo le parole "facente parte del Contratto di" la parola "costruzione" è sostituita dalla parola "Costruzione";

- all'articolo 10.4 dopo le parole "necessarie per la migliore funzionalità del" la parola "sistema" è sostituita dalle parole "Sistema Tranvia";

- all'articolo 10.5 dopo le parole "tempistica prevista nel Cronoprogramma e" è inserita la parola "come";

- la disposizione di cui all'articolo 10.6 è sostituita dalla seguente disposizione "10.6(a) Qualora il Concessionario ritardi per causa a lui imputabile la revisione del progetto definitivo e la redazione del progetto esecutivo rispetto ai termini di cui all'art. 10.5, questi sarà tenuto al pagamento di una penale nella misura giornaliera dello 0,50 per mille del corrispettivo di progettazione pari ad Euro 5.628.455,09 IVA esclusa, e comunque complessivamente non superiore al 10% di tale corrispettivo. Resta inteso che l'applicazione di



tale penale non potrà avere effetto sulla data di ultimazione dei lavori come prevista dal Cronoprogramma né potrà dar luogo a revisione della Convenzione di Concessione.

10.6(b) Fermo restando quanto previsto al paragrafo 10.6(a) che precede, qualora il Con-cessionario ritardi, per causa a lui imputabile, la presentazione del progetto esecutivo conseguente al recepimento di quanto indicato nel verbale di validazione (allegato 10 alla Delibera 52) e/o alle varianti di cui alla lettera L della Delibera 52, o la presentazione del progetto esecutivo di ciascun cantiere di cui alla lettera J della Delibera 52, rispetto ai termini di cui all'art. 10.5 che precede, questi sarà tenuto al pagamento di una penale nella misura giornaliera dello 0,50 per mille dei corrispettivi di progettazione (pari a complessivi Euro 2.500.000,00 (IVA esclusa) a cui vanno detratti i corrispettivi di progettazione preliminare e definitiva quantificabili al momento della sottoscrizione del 3° Atto Aggiuntivo in una somma pari ad Euro 1.007.000,00 (IVA esclusa) e comunque complessivamente non superiore al 10% del totale dei corrispettivi di progettazione relativi alle opere soggette a variazione pari ad Euro 1.282.000,00 IVA esclusa, fermo restando l'importo massimo delle penali di cui al paragrafo 10.6(a) che precede e senza pregiudizio per quanto previsto all'art. 10.6(d) che segue.

10.6(c) Fermo restando quanto previsto al paragrafo 10.6(a) che precede, qualora il Con-cessionario ritardi, per causa a lui imputabile, la redazione dei progetti di cui al Cronopro-gramma rispetto ai termini di cui all'art. 10.5 che precede, questi sarà tenuto al pagamento di una penale giornaliera nella misura di:

- a) progetto preliminare Stazione-Valfonda-Strozzi: 1 per mille del corrispettivo (I-VA esclusa) di progettazione preliminare, quantificabile al momento della sottoscrizione del 3° Atto Aggiuntivo in una somma pari a € 159.000,00 (IVA esclusa), e comunque complessivamente non superiore al 10% di tale corrispettivo (IVA esclusa);
- b) progetto definitivo Stazione-Valfonda-Strozzi: all'1 per mille del corrispettivo (I-VA esclusa) di progettazione definitiva quantificabile al momento della sottoscrizione del 3° Atto Aggiuntivo in una somma pari a € 342.000,00 (IVA esclusa), e comunque complessivamente non superiore al 10% di tale corrispettivo (IVA esclusa);
- c) progetto definitivo Lavagnini-Libertà-San Marco; all'1 per mille del corrispettivo (IVA esclusa) di progettazione definitiva quantificabile al momento della sottoscrizione del 3° Atto Aggiuntivo in una somma pari a € 506.000,00 (IVA esclusa), e comunque complessivamente non superiore al 10% di tale corrispettivo (IVA esclusa).

Resta inteso che le disposizioni di cui al presente art. 10.6(c) devono intendersi soggette all'importo massimo delle penali di cui al paragrafo 10.6(a) che precede e non recano pregiudizio a quanto previsto all'art. 10.6(d) che segue.

10.6(d) Qualora il Concedente ritardi, per causa imputabile ad esso o a soggetti diversi dal Concessionario, l'approvazione di ciascuno dei vari progetti come sopra individuati, presentati dal Concessionario completi e approvabili nonché corredati dell'avvenuta positiva verifica di cui al successivo art. 11.2, i maggiori tempi di approvazione rispet-

to a quanto indicato all'art. 11.2 che segue saranno portati a detrazione dell'eventuale ritardo maturato dal Concessionario sulle consegne dei progetti di cui sopra, con conseguente diminuzione delle penali applicabili. Resta inteso che, in tale circostanza, le parti procederanno alla verifica delle condizioni di garanzia per l'equilibrio economico e finanziario di cui all'art. 25 che segue nonché alla revisione della Convenzione di Concessione ai sensi degli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione.

10.6(e) In riferimento alle previsioni di cui al presente articolo 10.6, nel caso in cui i lavori siano comunque ultimati nei termini previsti dal Cronoprogramma, si procederà alla restituzione al Concessionario delle penali riscosse";

- all'articolo 10.7 dopo le parole "Per la corresponsione degli incentivi" sono inserite le seguenti parole "di cui all'art. 18 della Legge 109/94";

- all'articolo 10.7 dopo le parole "la Società di Progetto disporrà il trasferimento dei relativi fondi" le parole "all'Amministrazione comunale" sono sostituite dalle parole "al Concedente";

iv. Articolo 11 (Approvazione dei progetti, revisioni e varianti)

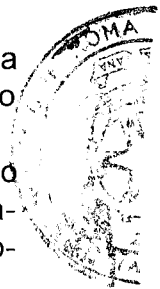
- al primo periodo dell'articolo 11.1 le parole "I progetti definitivo ed esecutivo" sono sostituite dalle parole "I progetti definitivi ed esecutivi";

- al primo periodo dell'articolo 11.1 dopo le parole "prima dell'approvazione il" le parole "Responsabile del Procedimento" sono sostituite dalle parole "Responsabile Unico del Procedimento";

- al secondo periodo dell'articolo 11.1 dopo le parole "fino ad un massimo di" le parole "Euro 150.000,00.= (centocinquanta-mila) oltre IVA" sono sostituite dalle parole "Euro 857.000,00 = (ottocentocinquantasettemila) oltre IVA.";

- la disposizione di cui all'articolo 11.2 è sostituita dalla seguente disposizione "11.2(a) L'approvazione dei progetti previsti dal Cronoprogramma, avverrà entro i termini ivi indicati, previa presentazione da parte del Concessionario della documentazione progettuale completa di ogni documento necessario per la sua approvazione secondo quanto previsto dalla normativa e corredata dalla avvenuta positiva verifica ai sensi degli articoli 93 e 112 del D.lgs. 163/2006 eseguita da soggetti di cui al comma 5, lettera a), del medesimo articolo 112 del D.lgs. 163/2006, in conformità alle modalità previste all'allegato F del 3° Atto Aggiuntivo

11.2(b) La validazione e l'approvazione delle progettazioni attualmente non previste nel Cronoprogramma e derivanti da eventuali varianti in corso d'opera di cui al successivo art. 11.3 avverrà secondo le disposizioni di legge ed entro 60 (sessanta) giorni dalla presentazione da parte del Concessionario della documentazione progettuale completa di ogni documento necessario per la sua approvazione, secondo quanto previsto dalla normativa e corredata dalla avvenuta positiva verifica ai sensi degli articoli 93 e 112 del D.Lgs. 163/2006 eseguita da soggetti di cui al comma 5, lettera a) o b) a seconda del caso, del medesimo articolo 112 del D.Lgs. 163/2006; il Concessionario si impegna sin d'ora a consentire lo svolgimento in



itinere della verifica dei progetti da parte del soggetto a ciò incaricato dal Concedente ai sensi del comma 5, lettera a) o b) a seconda del caso, dell'articolo 112 del D.Lgs. 163/2006, in conformità alle modalità previste dall'allegato F del 3° Atto Aggiuntivo";

- la disposizione di cui al primo periodo dell'articolo 11.3 è sostituita dalla seguente disposizione "Il Concedente ha la facoltà, durante la revisione del progetto definitivo e/o durante la redazione del progetto esecutivo e/o in corso d'opera ai sensi dell'art. 25 della L. 109/1994, di proporre modifiche tecniche e/o varianti, nel rispetto dell'equilibrio economico finanziario della Concessione e degli elementi tecnici di funzionalità, manutenibilità e sicurezza delle opere";

- al secondo periodo dell'articolo 11.3 dopo le parole "avrà diritto di attivare la procedura di revisione della Concessione, ai sensi" le parole "del successivo art. 30" sono sostituite dalle parole "degli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione";

- alla disposizione di cui all'articolo 11.4 dopo le parole "Qualora all'esito delle indagini sui" le parole "sottoservizi e della" sono sostituite dalle parole "Sottoservizi Interferenti e sulla";

- la disposizione di cui all'articolo 11.5 è sostituita dalla seguente disposizione "Almeno 6 (sei) mesi prima della messa in esercizio della prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto), previa presentazione da parte del Concessionario dei necessari documenti progettuali, si procederà alla rideterminazione del modello di esercizio e delle velocità commerciali, fermo restando quanto previsto all'art. 23.4 della presente Convenzione nonché, limitatamente alla verifica dei costi di gestione, quanto previsto all'art. 11.4 che precede";

v. Articolo 12 (Esecuzione dei lavori)

- all'articolo 12.1 dopo le parole "prezzo fisso "chiavi in mano"" le parole "allegato in schema alla presente Convenzione e che ne forma parte integrante" sono eliminate e sono inserite le seguenti parole "fatta salva l'esecuzione dei lavori e delle forniture per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti e connessi con i lavori di realizzazione della Linea 2 e Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia che viene contabilizzata a misura";

- la disposizione di cui all'articolo 12.2 è sostituita dalla seguente disposizione "

- 12.2(a) Fermo restando quanto previsto all'articolo 11.3 che precede, le parti al-tresì concordano che in riferimento alle Varianti Progetto Obiettivo (ivi inclusa la Variante Centro Storico), il Concessionario non avrà l'obbligo di procedere alla progettazione esecutiva e realizzazione delle stesse sino all'ultima tra:

(i) la data di conclusione ed efficacia del riequilibrio della presente Convenzione di Concessione ai sensi degli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario del Progetto Obiettivo a seguito del completamento del relativo processo autorizzativo delle Varianti Progetto Obiettivo da effettuarsi in conformità al Piano delle Attività; e

(ii) la data di modifica della presente Convenzione attraverso

un ulteriore atto aggiuntivo, del Contratto di Finanziamento e degli altri Documenti Finanziari, in forma e sostanza soddisfacente per gli Enti Finanziatori per riflettere, tra l'altro, la revisione di cui al punto (i) che precede,

e, pertanto, il Concessionario non sarà ritenuto in alcun modo responsabile verso il Concedente per ritardi e/o mancata realizzazione delle Varianti Progetto Obiettivo (ivi inclusa la Variante Centro Storico), fino al completamento dell'iter autorizzativo e delle necessarie modifiche contrattuali, in forma e sostanza soddisfacente per gli Enti Finanziatori, fatto salvo il caso in cui tali ritardi e/o mancata realizzazione delle Varianti Progetto Obiettivo siano direttamente attribuibili a dolo o colpa grave del Concessionario.

Resta inteso che il Concessionario, in caso di ritardata o mancata approvazione delle Varianti Progetto Obiettivo rispetto al Piano delle Attività, procederà alla realizzazione delle opere previste dal Progetto Autorizzato, ivi incluso il collegamento tra Linea 1 e Linea 3 (I Lotto) Fratelli Rosselli- Strozzi.

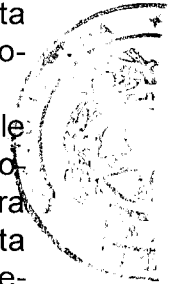
Le parti si danno reciprocamente atto che potrà essere richiesta dal Concedente l'esecuzione per stralci dei lavori (come di volta in volta concordemente determinati in conformità al piano di cantierizzazione) nel rispetto del Cronoprogramma".

12.2(b) Qualora il Concessionario ritardi per causa a lui imputabile l'ultimazione dei lavori di una Linea rispetto ai termini stabiliti nel Cronoprogramma, sarà tenuto al pagamento di una penale nella misura giornaliera dello 0,30 per mille dell'importo dei lavori relativi a detta Linea (comprensiva della deviazione dei relativi Sottoservizi Interferenti) e pari (i) ad Euro 190.906.743,64 IVA esclusa per la Linea 2, comunque complessivamente non superiore al 10% del costo complessivo previsto per la Linea 2 (il "Cap Linea 2") e (ii) ad Euro 119.321.571,35 per la Linea 3 (I Lotto), comunque complessivamente non superiore al 10% del costo complessivo previsto per la Linea 3 (I Lotto) (il "Cap Linea 3"). Resta inteso che l'ammontare complessivo delle penali di cui al presente articolo, nonché delle eventuali penali di cui all'art. 10.6 che precede non potrà eccedere il valore complessivo della somma del Cap Linea 2 e del Cap Linea 3. Resta inteso che ai fini dell'incasso degli importi di cui al presente paragrafo, il Concedente in caso di mancato pagamento delle penali nei termini di cui all'art. 13 del Contratto di Costruzione si rivarrà prioritariamente sulla garanzia fideiussoria di cui all'art. 19.1.1 (a) che segue. Resta inteso che in tale ipotesi il ritardo non potrà dare luogo a revisione della Concessione";.

vi. Articolo 13 (Permessi e autorizzazioni)

- al secondo periodo dell'articolo 13.3 dopo le parole "Il Concedente assicura contestualmente il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario di cui al" le parole "relativo Piano" sono sostituite dalle parole "Piano Economico Finanziario";

- al secondo periodo dell'articolo 13.3 dopo le parole "salvo l'attivazione delle procedure di revisione di cui" le parole "all'art. 30" sono sostituite dalle parole "agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione";



- dopo la disposizione di cui all'articolo 13.3 è inserita la seguente disposizione "13.4 Fermo restando quanto previsto dall'art. 13.1 che precede e richiamate le previsioni di cui all'art. 25.2.3 e 25.2.1 della Convenzione di Concessione:

(i) il Concedente si impegna, anche in riferimento alle Varianti Progetto Obiettivo, ad attivare tutte le procedure necessarie all'ottenimento delle autorizzazioni sulla progettazione di livello definitivo e/o di variante al progetto esecutivo;

(ii) il Concessionario si impegna a produrre una documentazione completa e con-forme a quanto richiesto dagli enti chiamati ad esprimersi sul progetto, nonché a soddisfare le eventuali richieste di integrazione documentale, così come le eventuali prescrizioni espresse dagli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni al fine di fornire al Concedente un prodotto progettuale che sia approvabile, come previsto dalla vigente normativa, e che risulti idoneo ad avviare la fase realizzativa dell'opera; e

(iii) richiamato quanto disposto dal CSA allegato 4 al Contratto di Costruzione, il Concedente mantiene l'impegno a rilasciare le autorizzazioni di propria competenza e/o agevolare e/o far rilasciare le autorizzazioni da parte degli altri enti";

vii. Articolo 14 (Terreni e sottoservizi)

- la rubrica dell'articolo 14 è modificata come segue "Terreni e Sottoservizi Interferenti";

- all'articolo 14.1 dopo le parole "L'insieme dei terreni interessati dalla Concessione comprende, durante la Fase di" la parola "costruzione" è sostituita dalla parola "Costruzione";

- all'articolo 14.1 dopo le parole "tutti i terreni e le aree necessarie all'esecuzione delle opere, e durante la Fase di" la parola "gestione" è sostituita dalla parola "Gestione";

- all'articolo 14.2 dopo le parole "E' a carico del Concedente, al momento della approvazione del" le parole "Progetto Esecutivo" sono sostituite dalle parole "progetto esecutivo";

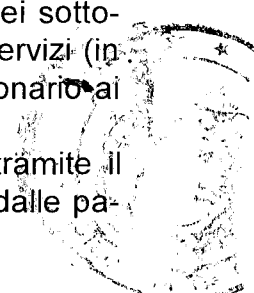
- all'articolo 14.2 dopo le parole "assistenza tecnica" è inserita la parola "relativa-mente";

- al primo periodo dell'articolo 14.4 dopo le parole "come da elaborati progettuali allegati alla" le parole "presente Convenzione di Concessione" sono sostituite dalle parole "Convenzione di Concessione 2005";

- la disposizione di cui all'articolo 14.5 è sostituita dalla seguente disposizione "Fermo restando quanto previsto all'articolo 9 che precede, le deviazioni dei Sottoservizi Interferenti, ivi incluse le sistemazioni delle aree a verde e relative piantumazioni saranno svolte dal Concessionario attraverso il Soggetto Costruttore, secondo quanto previsto nel Contratto di Costruzione e relativi allegati, e il relativo onere economico graverà interamente sui fondi pubblici disponibili ai sensi del successivo art. 24.2 e nei limiti di quanto indicato nel Piano Economico Finanziario";

- all'articolo 14.7 dopo le parole "data prevista nel Cronoprogramma per la deviazione dei" la parola "sottoservizi" è sostituita dalle parole "Sottoservizi Interferenti";

- all'articolo 14.7 dopo le parole "alterazione dell'equilibrio economico finanziario della Concessione non ristabilito con la procedura di cui" le parole "ai successivi artt. 30 e seguenti" sono sostituite dalle parole "agli artt. 30 e, ove applicabili, seguenti della presente Convenzione di Concessione";
- viii. Articolo 15 (Disciplina generale dell'esecuzione dei lavori)
 - all'articolo 15.2 dopo le parole "tutte le norme contenute nel" le parole "Contratto Collettivo" sono sostituite dalle parole "contratto collettivo";
- ix. Articolo 16 (Preparazione della messa in servizio)
 - all'articolo 16.1 dopo le parole "Le attività di messa in servizio tecnica" le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lot-to)";
 - all'articolo 16.2 dopo le parole "La preparazione della messa in servizio commerciale della Linea 1 e, poi," le parole "delle Linee 2 e 3 (I lotto)" sono sostituite dalle parole "della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto)";
- x. Articolo 17 (Collaudo e messa in servizio)
 - all'articolo 17.4 dopo le parole "tutte le fasi di eventuali contenziosi con gli" le parole "Appaltatori delle deviazioni dei sottoservizi" sono sostituite dalle parole "Enti Gestori dei Sottoservizi (in relazione alle attività non affidate direttamente al Concessionario ai sensi dell'articolo 9.1 che precede)";
 - all'articolo 17.5 dopo le parole "Il Concedente, tramite il Responsabile" le parole "del procedimento" sono sostituite dalle parole "Unico del Procedimento";
- xi. Articolo 18 (Collaudo in corso d'opera)
 - all'articolo 18.2 dopo le parole "comunicherà l'ultimazione di tali parti al Responsabile" la parola "unico" è sostituita dalla parola "Unico";
 - all'articolo 18.4 la parola "Collaudatore" è sostituita dalla parola "collaudatore";
- xii. Articolo 19 (Cauzioni e garanzie)
 - all'articolo 19.1 dopo le parole "in conformità agli artt. 30 e 37-quinquies" le parole "L. n. 109/1994 e ss.mm." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";
 - le disposizioni di cui agli articoli 19.1.1 a) e 19.1.1 b) sono sostituite dalle seguenti disposizioni:
 - "a) cauzione definitiva per un importo di Euro 31.022.831,50 pari al 10% del valore delle opere e del sistema tecnologico di cui alla presente Convenzione di Concessione mediante fideiussione bancaria o assicurativa;
 - b) garanzia ulteriore per un importo di Euro 28.528.409,37 pari al 10% del valore delle opere e del sistema tecnologico, esclusa la deviazione dei relativi Sottoservizi Interferenti, di cui alla presente Convenzione di Concessione, mediante fideiussione bancaria o assicurativa";
 - la disposizione di cui all'articolo 19.1.2 è sostituita dalla seguente disposizione "Garanzia fidejussoria per la restituzione dei fondi pubblici, ai sensi dell'art. 37-quinquies comma 1-ter Legge



109/94, che agirà nel modo seguente:

(a) all'atto dell'emissione di ciascuno Stato di Avanzamento Lavori, sarà prestata una garanzia fidejussoria di importo pari al corrispondente finanziamento pubblico erogato (ad esclusione di quello relativo alla deviazione dei Sottoservizi Interferenti che sarà coperto dalla garanzia di cui al paragrafo (b) che segue) (la "Garanzia sulle Opere"); la Garanzia sulle Opere sarà svincolata al raggiungimento degli importi definiti come "milestones" nel Cronoprogramma, pari a circa 1/3 calcolato sull'importo dei contributi pubblici erogati, a seguito di un collaudo parziale delle opere. Il relativo certificato avrà, per il Concessionario, valore liberatorio della responsabilità solidale per la restituzione delle somme ivi indicate;

(b) La garanzia fidejussoria per la restituzione dei fondi pubblici avrà forma rotativa, nel senso che a seguito del predetto all'atto dell'emissione di ciascuno Stato di Avanzamento Lavori, sarà prestata una garanzia fidejussoria di importo pari al corrispondente finanziamento pubblico erogato in relazione alla sola attività di deviazione dei Sottoservizi Interferenti (la "Garanzia sui Sottoservizi" e, congiuntamente alla Garanzia sulle Opere, le "Garanzie Fidejussorie per i Fondi Pubblici"); la Garanzia sui Sottoservizi sarà svincolata di volta in volta al collaudo dei Sottoservizi Interferenti una volta ultimato ciascun singolo cantiere. Il relativo certificato avrà, per il Concessionario, valore liberatorio della responsabilità solidale per la restituzione delle somme ivi indicate;

(c) Ciascuna delle Garanzie Fidejussorie per i Fondi Pubblici avrà forma rotativa, nel senso che a seguito del relativo collaudo parziale essa sarà svincolata per essere ricostituita all'emissione del successivo Stato di Avanzamento Lavori; il limite del massimale di garanzia coperto da tali fidejussioni è pari agli importi del finanziamento pubblico erogato:

(i) sino al raggiungimento della milestone come da Cronoprogramma, per quanto riguarda la Garanzia sulle Opere; e

(ii) fino al collaudo dei Sottoservizi Interferenti relativi a ciascun cantiere, per quanto riguarda la Garanzia sui Sottoservizi.

La presentazione delle Garanzie Fidejussorie per i Fondi Pubblici libera i soci dalla re-sponsabilità solidale di cui all'art. 37-quinquies co. 1 ter della Legge 109/94";

- la disposizione di cui al primo periodo dell'articolo 19.2 è sostituita dalla seguente disposizione "La struttura delle Garanzie Fidejussorie per i Fondi Pubblici è definita nel documento "Garanzie" allegato al Contratto di Costruzione";

- al primo periodo dell'articolo 19.3 dopo le parole "La cauzione di cui al punto 19.1.1 lettera a) verrà svincolata" sono inserite le seguenti parole "nei modi di cui all'art. 30 co. 2-ter della Legge 109/1994";

- al secondo periodo dell'articolo 19.3 dopo le parole "La cauzione di cui al punto 19.1.1 lettera b) verrà svincolata" le parole "all'atto dell'emissione del certificato di ultimazione dei lavori" sono sostituite dalle seguenti parole "nei modi di cui all'art. 30 co. 2-ter della Legge 109/1994 all'emissione del certificato di ultimazione dei

lavori";

- all'articolo 19.4 le parole "La garanzia di cui al punto 19.1.2" sono sostituite dalle seguenti parole "La Garanzia sulle Opere";

xiii. Articolo 20 (Assicurazioni)

- all'articolo 20.1 dopo le parole "ai sensi degli artt. 1891 c.c. e 30 della" le parole "legge n. 109/1994 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

- all'articolo 20.1. dopo le parole "per tutta la durata della costruzione e per i 24" è inserita fra parentesi la parola "(ventiquattro)";

- al primo periodo dell'articolo 20.3 dopo le parole "ai sensi dell'art. 1891 c.c. e dell'art. 30 della" le parole "legge 109/1994 ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

- al secondo periodo dell'articolo 20.3 dopo le parole "ciascuno per quanto di propria competenza secondo quanto previsto nei rispettivi" le parole "schemi di contratti allegati alla presente Convenzione" sono sostituite dalle parole "Contratti di Progetto";

- all'articolo 20.5 dopo le parole "Il Concessionario è tenuto a stipulare ai sensi dell'art. 30 comma 4" le parole "legge 109/94 ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";

xiv. Articolo 21 (Soggetto Esercente)

- all'articolo 21.1 dopo le parole "Le attività di esercizio e" la parola "gestione" è sostituita dalla parola "Gestione";

- al secondo punto dell'articolo 21.2 dopo le parole "49% del capitale sociale;" le parole "la Società titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino controllata direttamente dal Comune di Firenze" sono sostituite dalla parola "ATAF";

- al secondo punto dell'articolo 21.2 dopo le parole "L'acquisto di tale quota" le parole "dovrà avvenire entro e non oltre la data di sottoscrizione della Convenzione di Finanziamento" sono sostituite dalle parole "è stato effettuato il 15 giugno 2005";

- all'articolo 21.3 le parole "Nel contratto stipulato con il Soggetto Esercente" sono sostituite dalle parole "Nel Contratto di Gestione";

- al primo periodo dell'articolo 21.4 dopo le parole "Il Soggetto Esercente si impegna a redigere, almeno 9 mesi prima della messa in servizio" le parole "del sistema" sono sostituite dalle parole "della prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (Il Lotto) come da Cronoprogramma";

- al primo periodo dell'articolo 21.4 dopo le parole "il Capitolato d'Oneri" la parola "dettagliato" è sostituita dalla parola "Dettagliato";

- al primo periodo dell'articolo 21.4 dopo le parole "meglio precisato all'art. 1.6 del Capitolato" le parole "d'oneri" sono sostituite dalle parole "d'Oneri";

- al secondo periodo dell'articolo 21.4, prima delle parole "dovrà essere redatto in modo da armonizzarsi a quanto statuito dal Capitolato d'Oneri", dopo le parole "Il Capitolato" sono inserite le parole "d'Oneri Dettagliato";



- al quarto periodo dell'articolo 21.4 dopo le parole "Infine il Capitolato d'Oneri" la parola "dettagliato" è sostituita dalla parola "Dettagliato";

- al quinto periodo dell'articolo 21.4 dopo le parole "Il Capitolato d'Oneri" la parola "dettagliato" è sostituita dalla parola "Dettagliato";

- all'articolo 21.5 dopo le parole "Il Soggetto Esercente" sono inserite le seguenti parole ", relativamente al sistema tramvia,";

- all'articolo 21.6 dopo le parole "secondo le modalità" le parole "di cui alla Legge Regionale sui Trasporti Pubblici" sono sostituite dalle seguenti parole "e nei limiti di cui alla Legge Regionale sui trasporti pubblici applicabile";

xv. Articolo 22 (Obbligazioni del Concessionario)

- la disposizione di cui al primo periodo dell'articolo 22.1 è sostituita dalla seguente disposizione "Le condizioni per la Gestione del Sistema Tramvia sono definite nel Contratto di Gestione, nel Capitolato d'Oneri nonché nel Capitolato d'Oneri Dettagliato che sarà redatto dal Soggetto Esercente almeno 9 mesi prima della messa in servizio della prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) come da Cronoprogramma e che, conseguentemente, formerà parte integrante della presente Convenzione";

- al secondo punto dell'articolo 22.2 dopo le parole "come poi integrato dal Capitolato d'Oneri" la parola "dettagliato" è sostituita dalla parola "Dettagliato";

- all'articolo 22.4 dopo le parole "almeno 3 mesi prima della messa in servizio del" la parola "sistema" è sostituita dalle parole "Sistema Tramvia";

- al secondo periodo dell'articolo 22.5 dopo le parole "I principi di manutenzione del" la parola "sistema" è sostituita dalle parole "Sistema Tramvia";

- la disposizione di cui all'articolo 22.6 è sostituita dalla seguente disposizione "In caso di ritardi o inadempimenti relativi alla Fase di Gestione si applicheranno le penali così come articolate nel Contratto di Gestione e relativo Capitolato d'Oneri Dettagliato";

- la disposizione di cui all'articolo 22.7 è sostituita dalla seguente disposizione: " Il sistema delle assicurazioni inerenti la Fase di Gestione è disciplinato all'interno del Contratto di Gestione";

- dopo la disposizione di cui all'articolo 22.7 è inserita la seguente disposizione "22.8 In relazione alla Legge n. 136/2010, il Concessionario si obbliga ad assicurare la tracciabilità dei flussi finanziari relativamente al pagamento delle somme corrisposte dal Concedente in virtù della Convenzione di Concessione e, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 136/2010, si obbliga ad adempiere a tutti gli obblighi nella stessa previsti. A tal fine si indicano i seguenti codici:

" CIG n. 25312326B8

" CUP (Linea 2) H21E03000370005

" CUP (Linea 3) H21E04000360001";

xvi. articolo 23 (Obbligazioni del Concedente)

- all'articolo 23.2 dopo le parole "Il Concedente garantisce il

Concessionario, per tutta la durata della Concessione, che i livelli di tariffe e" le parole "contributi in conto esercizio" sono sostituite dalle parole "Contributi in Conto Esercizio";

- all'articolo 23.2 dopo le parole "assunti nel Piano Economico Finanziario" sono aggiunte le seguenti parole "ed a quanto previsto nella presente Convenzione";

- all'articolo 23.2 dopo le parole "il Concedente compenserà quindi il Concessionario nel caso di ricavi da traffico e" le parole "contributi in conto esercizio" sono sostituite dalle parole "Contributi in Conto Esercizio";

- al terzo periodo dell'articolo 23.4 dopo le parole "Tale documento formerà oggetto di revisione congiunta periodica durante la" le parole "fase di costruzione" sono sostituite dalle parole "Fase di Costruzione";

- al primo periodo dell'articolo 23.4 dopo le parole "realizzare la velocità commerciale del Sistema Tramvia indicata" le parole "nell'allegato Capitolato d'Oneri al Contratto di Gestione come ridefinita ai sensi del punto 1.0 del suddetto Capitolato d'oneri" sono sostituite dalle parole "nel Capitolato d'Oneri e, per quanto riguarda la Linea 1, al punto 3.1 c.3) del Verbale Intermedio";

- al terzo periodo dell'articolo 23.4 dopo le parole "dovrà essere approvato dal Concedente almeno 6 mesi prima della messa in servizio del" la parola "sistema" è sostituita dalle parole "Sistema Tramvia";

- all'articolo 23.5 dopo le parole "Si applicano, per tutta la durata della" le parole "fase di gestione" sono sostituite dalle parole "Fase di Gestione";

4.1.4 alla PARTE III: Aspetti finanziari

i. Articolo 24 (Montaggio finanziario)

- la disposizione di cui al primo periodo dell'articolo 24.1 è sostituita dalla seguente disposizione "Il Piano Economico Finanziario è contenuto in apposito documento allegato sub 5 alla presente Convenzione";

- al secondo periodo dell'articolo 24.1 dopo le parole "sistema di servizio di t.p.l. destinato a ritornare alla collettività pubblica" le parole "al termine della Concessione" sono sostituite dalle parole "alla Data di Estinzione";

- la disposizione di cui all'articolo 24.2, la cui rubrica è modificata in "Fase di Costruzione", è sostituita dalla seguente disposizione "I principali termini del finanziamento nella Fase di Costruzione sono specificati nel Contratto di Finanziamento. Resta peraltro inteso che:

in aggiunta ai mezzi propri del Concessionario per un ammontare minimo pari ad Euro 28.970.000,00 il finanziamento degli investimenti e delle spese di funzionamento non capitalizzabili è garantito da:

o il versamento di fondi pubblici per la realizzazione del Progetto Autorizzato, per la progettazione preliminare e definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo previste nel Cronoprogramma e per la deviazione dei Sottoservizi Interferenti relativi al Progetto Auto-



rizzato, per un ammontare pari a (i) Euro 217.428.221,30 (IVA esclusa), di cui (i) un importo massimo complessivo pari a Euro 192.484.000,00 (IVA esclusa) (eventualmente riproporzionato sulla base dell'aggiornamento dei costi indicati alle lett. a) e b) del paragrafo 1) della Tavola 1 (Riformulazione dei costi di progetto secondo il Progetto Autorizzato e il Progetto Obiettivo) allegata al 3° Atto Aggiuntivo) destinati alla realizzazione del Progetto Autorizzato e alla progettazione preliminare e definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo previste nel Cronoprogramma ed (ii) Euro 24.944.221,30 (IVA esclusa) destinati alla deviazione dei relativi Sottoservizi Interferenti; o la disponibilità di fondi presso gli Enti Finanziatori ai sensi del Contratto di Finanziamento, per un ammontare pari a Euro 166.000.000,00.

Questi due ammontari sono messi a disposizione del Concessionario, in ordine a ciascuno Stato di Avanzamento Lavori e degli impegni finanziari quali risultano dal Contratto di Finanziamento, dal Verbale Intermedio e dalla presente Convenzione di Concessione. Il fabbisogno finanziario relativo alla deviazione dei Sottoservizi Interferenti viene coperto integralmente con la quota di fondi pubblici.

Le parti concordano che l'obbligo e la responsabilità del Concedente di mettere a disposizione i fondi pubblici di cui sopra secondo le tempistiche previste nel Piano Economico Finanziario, permangono anche in caso di ritardo di erogazione da parte delle competenti Autorità e di revoca dei predetti fondi pubblici, salvo il caso in cui tale revoca sia direttamente attribuibile al Concessionario. Il Concedente, tenuto conto dell'avvenuta sottoscrizione dell'Atto di Transazione allegato al 3° Atto Aggiuntivo e per quanto ad oggi noto, espressamente dichiara e riconosce che, alla data di sottoscrizione del 3° Atto Aggiuntivo, non si è verificato alcun evento né ha ravvisato alcun elemento che possa in alcun modo far attribuire al Concessionario, direttamente o indirettamente, la revoca di alcun fondo pubblico";

- la disposizione di cui all'articolo 24.3 è sostituita dalla seguente disposizione "Salvo quanto previsto dall'art. 11.4, i costi complessivi di realizzazione del Sistema Tramvia sono preventivamente determinati in Euro 378.473.820,00 IVA esclusa e sono costituiti dai costi finanziari ed oneri accessori di montaggio, interessi capitalizzati durante la costruzione, costi di ingegneria, di costruzione, di pre-esercizio commerciale, oltre ai costi di funzionamento del Concessionario fino al momento della messa in servizio delle Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto).

Resta inteso che, a seguito della diversa data di entrata in esercizio della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto), i relativi costi di pre-esercizio saranno incrementati mediante una procedura di attualizzazione in riferimento alle effettive date di entrata in esercizio delle Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) come risultanti dal Cronoprogramma. Tali incrementi, riferiti al Progetto Autorizzato, come dettagliati all'art. 3.1(e) del Verbale Intermedio, saranno corrisposti nella misura del 60% alla data di messa in esercizio della Linea 2 e nella misura del

40% alla data di messa in esercizio della Linea 3 (I Lotto);

- al secondo periodo dell'articolo 24.4 dopo le parole "Il termine di pagamento degli acconti è fissato in 90 giorni a decorrere dalla data di ricezione dello" le parole "stato di avanzamento lavori redatto e sottoscritto ai sensi di legge" sono sostituite dalle parole "Stato di Avanzamento Lavori redatto e sottoscritto ai sensi dell'allegato 12 alla presente Convenzione";

- all'articolo 24.4 dopo il secondo periodo è inserito il seguente periodo "I pagamenti dei corrispettivi relativi alle attività di progettazione indicate nel Cronoprogramma effettuati alla data di sottoscrizione del 3° Atto Aggiuntivo in via anticipata dal Concedente al Concessionario, saranno portati in detrazione per la quota di competenza del Concessionario, dai contributi pubblici del primo pagamento utile a favore del Concessionario";

- la rubrica dell'articolo 24.5 è modificata come segue "Garanzie nella Fase di Costruzione";

- la disposizione di cui all'articolo 24.6, la cui rubrica è modificata in "Fase di Gestione", è sostituita dalla seguente disposizione "Durante la Fase di Gestione, il Concessionario trarrà la sua remunerazione dall'insieme dei seguenti proventi:

a) ricavi da traffico, che corrispondono al traffico reale espresso in numero di passeggeri entranti nel servizio tranvia, moltiplicato per il valore del Ricavo Unitario per Viaggio, e conformemente al Piano Economico Finanziario;

b) Contributi in Conto Esercizio, che corrispondono ai corrispettivi erogati dal Concedente per i km*vettura prodotti e definiti nel Contratto di Gestione e relativi allegati; e

c) altri ricavi.

La consistenza economica di questi proventi è dettagliata nel Piano Economico Finanziario.

Il Ricavo Unitario per Viaggio, che sarà incrementato ogni 3 anni a decorrere dal 1 gennaio 2016 nella misura prevista nel PEF, non sarà soggetto ad alcuna attualizzazione aggiuntiva rispetto a quella prevista nel PEF.

Il valore unitario del Contributo in Conto Esercizio, determinato nei diversi scenari di esercizio come indicato alla lettera d) dell'allegato 14 alla presente Convenzione (Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio"), ed indicizzato di anno in anno secondo quanto previsto nel Piano Economico Finanziario, è aumentato, ciascun anno, di un importo corrispondente alla differenza tra: il "valore del Km*vettura di riferimento" di cui all'art. 19 del Contratto di Gestione, come rideterminato, attualizzato per ciascun anno ai sensi dell'art 20 del Contratto di Gestione (secondo l'indice $1+i_n = 0,68 (L_n/L_0) + 0,15 (E_n/E_0) + 0,17 (P_n/P_0)$) e il medesimo "valore del Km*vettura di riferimento" attualizzato al medesimo anno mediante attualizzazione ISTAT al tasso previsto nel PEF.

Le somme dovute dal Concedente al Concessionario verranno calcolate come segue:

- Ricavo da Traffico: il Concessionario riceverà direttamente dal Concedente la somma che risulterà dalla moltiplicazione del valore del

Ricavo Unitario per Viaggio dell'anno per il numero di passeggeri entrati nel servizio tranviario, restando inteso che il calcolo del numero di passeggeri entranti nel servizio tranviario verrà effettuato dal Concessionario per il tramite del Soggetto Esercente.

- Contributo in Conto Esercizio: il Concessionario riceverà direttamente dal Concedente la somma che risulterà dalla moltiplicazione del valore unitario del Contributo in Conto Esercizio dell'anno, come sopra descritto, per il numero di chilometro-vetture prodotte nell'anno e definite nel Contratto di Gestione e relativi allegati, come precisato al successivo art. 24.7. Rimane inteso che qualora le vetture-chilometro prodotte nell'anno risultassero inferiori di una percentuale superiore al 3% rispetto alle vetture-chilometro previste nel Piano Economico Finanziario, il Concedente verrà rimborsato dal Concessionario di un importo pari alle somme dovute al Concessionario medesimo dal Soggetto Esercente a seguito dell'applicazione di quanto definito dagli articoli 19 e 22 del Contratto di Gestione a titolo di mancata produzione del servizio.";

- al primo paragrafo dell'articolo 24.7 dopo le parole "I pagamenti al Concessionario dei ricavi da vendite o da tariffe dovranno essere effettuati mensilmente, entro" le parole "il giorno 20" sono sostituite dalle parole "30 (trenta) giorni dal ricevimento della relativa fattura che potrà essere emessa a partire dal primo giorno";

- al primo periodo dell'articolo 24.7 dopo le parole "dopo aver dedotto i ricavi percepiti direttamente dal Concessionario e/o" le parole "dall'Esercente" sono sostituite dalle parole "dal Soggetto Esercente";

la disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 24.7 è sostituita dalla seguente disposizione "Il Contributo in Conto Esercizio verrà definito in maniera forfettaria per ciascun anno successivo sulla base del servizio di riferimento, espresso in km*vetture +/- 3% dei medesimi km*vetture. Nel caso in cui il servizio di riferimento venga modificato come previsto agli articoli 12 e 19 del Contratto di Gestione, l'ammontare forfettario del Contributo in Conto Esercizio sarà corrispondentemente modificato per un ammontare uguale alla modifica della remunerazione del Soggetto Esercente. Il Contributo in Conto Esercizio verrà versato dal Concedente al Concessionario con degli acconti anticipati tri-mestrali di pari importo, entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della relativa fattura che potrà essere emessa a partire dal 15° giorno del mese precedente al trimestre oggetto di fatturazione. In contropartita del versamento forfettario del Contributo in Conto Esercizio, il Concessionario rimborserà al Concedente, a titolo di km*vetture non realizzati in rapporto al servizio di riferimento espresso in km*vetture +/- 3%, un ammontare uguale alle ritenute sulla remunerazione forfettaria del Soggetto Esercente che siano state applicate conformemente agli articoli 19 e 22 del Contratto di Gestione. L'eventuale rimborso di cui sopra, nonché le ulteriori trattenute o integrazioni relative al bonus/malus sulla qualità del servizio di cui all'art. 17 del Contratto di Gestione, sarà effettuato annualmente a valere sull'ammontare forfettario del Contributo in Conto Esercizio del secondo trimestre dell'anno successivo e eventualmen-

te su quelli successivi se non capiente";

- dopo la disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 24.7 è inserita la seguente disposizione "Fermo restando quanto previsto all'art. 24.6 che precede, gli incrementi della remunerazione del Concessionario dovuti alla diversa data di entrata in esercizio della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) di cui al Cronoprogramma sono da applicarsi in conformità a quanto previsto alla lettera d) dell'allegato 14 (Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio") fino alle rispettive date di entrata in esercizio della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto). In caso di ritardo non imputabile al Concedente rispetto alle richiamate date di entrata in esercizio, tali incrementi non saranno più riconosciuti, restando inteso che i successivi incrementi di remunerazione non troveranno applicazione finché, rispettivamente, la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) non siano effettivamente entrate in esercizio.";

- al primo periodo dell'articolo 24.8 dopo le parole "interessi maturati, calcolati sulla base" le parole "del "prime rate" vigente in Italia" sono sostituite dalle parole "di quanto previsto dal d.lgs. 9 ottobre 2002 n. 231 e ss. mm. ii.";

- al secondo periodo dell'articolo 24.8 dopo le parole "Resta ferma la facoltà del Concessionario di agire ai sensi dell'art. 1460 del codice civile, fermi restando nella" le parole "fase di costruzione" sono sostituite dalle parole "Fase di Costruzione";

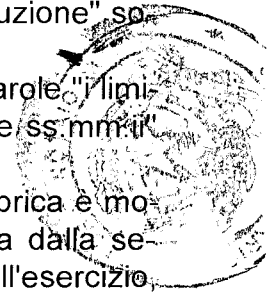
- al secondo periodo dell'articolo 24.8 dopo le parole "i limiti di cui all'art. 26 comma 1" le parole "legge n. 109794 e ss. mm. ii" sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

- La disposizione di cui all'articolo 24.9, la cui rubrica è modificata in "Garanzie nella Fase di Gestione", è sostituita dalla seguente disposizione "Il Concessionario, prima dell'avvio dell'esercizio, dovrà richiedere al Soggetto Esercente le garanzie specifiche inerenti la gestione delle Linee 1, 2, 3 (I Lotto), che saranno costituite a favore del Concedente, il quale potrà escutere direttamente tali garanzie beneficiando dei relativi effetti economici e finanziari";

- la disposizione di cui all'articolo 24.10 è sostituita dalla seguente disposizione "Questo principio è dettagliato e meglio sviluppato nell'Accordo Diretto e nel Contratto di Finanziamento.

Qualora per ciascun semestre i ricavi da traffico effettivamente percepiti dal Concessionario fossero inferiori ai ricavi da traffico previsti nel medesimo semestre nel Piano Economico Finanziario, la garanzia di ricavi da tariffe, definiti anche come ricavi da traffico, di seguito descritta verrà attuata automaticamente, salvo conguaglio su base annuale, essendo peraltro stabilito che il Concedente riceverà dal Concessionario le somme eventualmente dovute a titolo di garanzie e penali così come stabilito nel Contratto di Gestione.

Per un primo periodo, decorrente dalla Data di Messa in Esercizio della Linea 1 e comprendente comunque 10 (dieci) anni di effettiva gestione commerciale dell'ultima tra la Linea 2 e Linea 3 (I Lotto) entrata in esercizio e dunque venti rate semestrali di rimborso del debito (periodo necessario per il verificarsi delle condizioni di stabilità della Concessione, per la stabilizzazione del traffico e la piena inte-



grazione con il sistema di trasporti pubblici dell'area fiorentina), il Concessionario farà fronte al servizio del debito con i Flussi di Disponibilità Liquide generate; durante questo periodo il Concedente, mediante la sottoscrizione dell'Accordo Diretto, dà garanzia agli Enti Finanziatori, oltre che di versare quanto previsto a titolo di Contributi in Conto Esercizio secondo le previsioni dell'art. 24.7 della presente Convenzione di Concessione, di assicurare che il Concessionario disponga di un importo pari al ricavo da traffico previsto nel Piano Economico Finanziario qualora tale importo non sia raggiunto attraverso i ricavi da tariffe medesime. Resta inteso che la garanzia dei ricavi, oltre a garantire i ricavi della Linea 1, per quanto concerne la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) decorrerà a partire, rispettivamente, dalla data di messa in esercizio delle Linee 2 e della Linea 3 (I Lotto) medesime. La garanzia dei ricavi relativa a ciascuna delle Linee (1, 2 e 3 (I Lotto)) avrà comunque scadenza al termine del 10° anno di gestione dell'ultima Linea (i.e. tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)) entrata in esercizio .

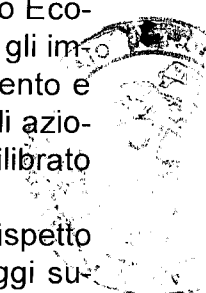
L'Accordo Diretto e il Contratto di Finanziamento precisano in particolare le modalità e la tempistica con le quali il Concessionario informa gli Enti Finanziatori e il Concedente che i ricavi da traffico effettivamente percepiti dal Concessionario sono inferiori a quelli previsti dal Piano Economico Finanziario e, dunque, il pagamento diretto della garanzia da parte del Concedente in favore del Concessionario, le modalità ed i termini entro i quali tale pagamento deve essere eseguito e le conseguenze dell'eventuale ritardo di tale pagamento. Tale garanzia avrà carattere irrevocabile per tutta la durata del periodo di cui sopra.

Qualora gli oneri finanziari effettivamente sostenuti siano inferiori rispetto a quelli previsti ed indicati nel Piano Economico Finanziario, l'eventuale beneficio derivante dal pagamento di minori interessi andrà integralmente ad aumentare il rimborso del debito, a beneficio degli Enti Finanziatori. Tali differenze saranno comunicate con cadenza annuale dal Concessionario al Concedente con apposita comunicazione scritta entro 60 (sessanta) giorni dalla data di approvazione del bilancio annuale del Concessionario. Il Concessionario s'impegna a rendicontare, mediante apposita contabilità separata, l'ammontare totale del beneficio derivante dal pagamento di minori interessi finanziari durante il periodo di rimborso del debito. Successivamente alla data di estinzione del debito, la somma complessiva dei benefici sarà restituita dal Concessionario al Concedente senza alterare l'equilibrio economico finanziario della Concessione sulla base della cassa disponibile per il Concessionario, salvo compensazione tra i diversi anni e dopo aver dedotto eventuali maggiori oneri fiscali dovuti, e con aggiornamento degli interessi legali non capitalizzabili, previa verifica del Piano Economico Finanziario nell'ambito della quale saranno determinati gli importi da restituire per ciascun periodo, le modalità di trasferimento e verificato che il tasso interno di rendimento del progetto e degli azionisti sia pari a quello dell'ultima revisione e ove difforme riequilibrato il Piano Economico Finanziario.

Durante il periodo di vigenza della garanzia del Concedente sui ricavi, qualora i ricavi del Concessionario derivanti da sanzioni effettivamente incassate e pubblicità superino gli importi indicati nel Piano Economico Finanziario, il surplus, accertato tra le parti, sarà destinato al finanziamento del progetto, con particolare riguardo al rimborso del servizio del debito. Con riferimento al periodo successivo alla garanzia ricavi, al fine del mantenimento dell'equilibrio globale finanziario del progetto in assenza della garanzia sui ricavi del Concedente, nel rispetto degli impegni assunti dal Concessionario nei confronti degli Enti Finanziatori, l'eventuale surplus che si potrà determinare tra i ricavi del Concessionario derivanti da sanzioni effettivamente incassate e pubblicità e gli importi a tale titolo indicati nel Piano Economico Finanziario sarà destinato al finanziamento del progetto, con particolare riguardo al rimborso del servizio del debito. Successivamente alla data di estinzione del debito, l'eventuale surplus sarà ripartito tra le parti senza alterare l'equilibrio economico finanziario della Concessione sulla base della cassa disponibile per il Concessionario salvo compensazione tra i diversi anni e dopo aver dedotto eventuali maggiori oneri fiscali dovuti, e con aggiornamento degli interessi legali non capitalizzabili, previa verifica del Piano Economico Finanziario nell'ambito della quale saranno determinati gli importi da restituire per ciascun periodo, le modalità di trasferimento e verificato che il tasso interno di rendimento del progetto e degli azionisti sia pari a quello dell'ultima revisione e ove difforme riequilibrato il Piano Economico Finanziario.

Qualora gli introiti da traffico reali nell'anno siano eccedenti rispetto agli introiti da traffico previsti, per effetto di un numero di viaggi superiori al previsto, il surplus accertato tra le parti sarà esclusivamente destinato al rimborso per il servizio del debito; a beneficio degli Enti Finanziatori. Tali differenze saranno comunicate con cadenza annuale dal Concessionario al Concedente con apposita comunicazione scritta entro 60 (sessanta) giorni dalla data di approvazione del bilancio annuale del Concessionario. Il Concessionario s'impegna a rendicontare, mediante apposita contabilità separata, l'ammontare totale del beneficio derivante dal pagamento di minori interessi finanziari durante il periodo di rimborso del debito. Successivamente alla data di estinzione del debito, la somma complessiva dei benefici sarà restituita dal Concessionario al Concedente senza alterare l'equilibrio economico finanziario della Concessione sulla base della cassa disponibile per il Concessionario salvo compensazione tra i diversi anni e dopo aver dedotto eventuali maggiori oneri fiscali dovuti, e con aggiornamento degli interessi legali non capitalizzabili, previa verifica del Piano Economico Finanziario nell'ambito della quale saranno determinati gli importi da restituire per ciascun periodo, le modalità di trasferimento e verificato che il tasso interno di rendimento del progetto e degli azionisti sia pari a quello dell'ultima revisione e ove difforme riequilibrato il Piano Economico Finanziario.

Analogamente qualora nel periodo successivo a quello in cui sia avvenuto l'integrale rimborso di tutte le linee di credito, come previsto ai sensi del Contratto di Finanziamento, il tasso interno di rendimen-



to del progetto e degli azionisti dovesse eccedere il livello indicato nel Piano Economico Finanziario, il Concessionario si impegna a retrocedere al Concedente le somme eccedenti, altrimenti destinate a dividendi da distribuire tra i soci del Concessionario.

Durante tutto il periodo in cui la garanzia del Concedente sui ricavi da traffico può essere applicata, il Concessionario non ha il diritto di distribuire dividendi ai suoi azionisti. Nello stesso periodo qualora vi siano, al termine di ciascun esercizio finanziario, disponibilità liquide in capo al Concessionario eccedenti il livello complessivo di Euro 1.500.000,00, tale surplus sarà destinato esclusivamente al servizio del debito.

Resta inteso che il Concedente rinuncia a qualsiasi forma di rivalsa nei confronti del Concessionario per le somme eventualmente versate agli Enti Finanziatori a titolo di garanzia sui ricavi da traffico. Per il periodo successivo, verificate le condizioni di equilibrio economico-finanziario della Concessione e la stabilizzazione del traffico così come determinate alla scadenza del 10° anno di gestione dell'ultima Linea (i.e. tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)) entrata in esercizio, e sino alla scadenza della Concessione, il rimborso del debito sarà assicurato dal Concessionario senza la garanzia del Concedente sui ricavi da traffico qui sopra descritta, salvo rinegoziazione con le parti coinvolte nel caso di difformità rispetto alle condizioni di stabilità della Concessione e stabilizzazione del traffico determinate nel Piano Economico Finanziario, ai sensi dell'art. 19 comma 2-bis della Legge 109/94.

Durante l'anno che precede il termine del periodo di 10 anni dalla data di messa in esercizio dell'ultima Linea (i.e. tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)) entrata in esercizio si realizzerà un'operazione di verifica dell'equilibrio economico e finanziario della Convenzione e del debito residuo sulla base della durata di vita economica utile della Concessione.

A miglior chiarimento, l'obiettivo della verifica dell'equilibrio economico finanziario del PEF di cui sopra è mantenere l'equilibrio globale finanziario del progetto anche successivamente al Periodo Rilevante.

La verifica dell'equilibrio economico finanziario sarà, tra l'altro, soggetta alla condizione che, durante il periodo del debito residuo, l'Average Debt Service Cover Ratio sia superiore o uguale a 1,40.

In caso di impossibilità ad ottenere tale criterio di copertura del servizio del debito o di persistenza di squilibrio finanziario, per cause non imputabili al Concessionario per un aumento dei costi di gestione del servizio superiori a quanto previsto nel Contratto di Gestione, si potrà procedere alla rinegoziazione dei parametri di base che assicurano l'equilibrio economico-finanziario del progetto quali, ad esempio, i Contributi in Conto Esercizio oppure a una revisione del Ricavo Unitario per Viaggio in quantità superiore all'inflazione e/o alla riduzione condivisa dei costi di esercizio.

Esperate le azioni di cui sopra, nel caso di impossibilità a mantenere l'equilibrio finanziario globale del progetto dovuta alle condizioni economiche generali, alle condizioni di redditività dei trasporti di Firenze, le parti, dopo aver constatato un eventuale disaccordo, potranno, ri-

spettivamente, agire come segue: (i) il Concedente potrà acquistare direttamente, o previo consenso scritto degli Enti Finanziatori, far acquistare da un soggetto da esso indicato la totalità delle azioni del Concessionario ai sensi di quanto previsto dall'art. 37.2 della presente Convenzione e (ii) il Concessionario potrà recedere dalla Convenzione secondo i termini e le modalità di cui all'art. 35.3 della presente Convenzione";

ii. Articolo 25 (Condizioni di garanzia per l'equilibrio economico finanziario)

- all'articolo 25.1 dopo le parole "L'equilibrio economico finanziario risultante dal Piano Economico Finanziario allegato alla presente Convenzione è garantito dalla" le parole "gestione del Sistema" sono sostituite dalle parole "Gestione del Sistema Tranvia";

- all'articolo 25.2 dopo le parole "fa sorgere in capo al Concessionario il diritto alla revisione di una o più componenti del prezzo richiesto, con le procedure di cui" le parole "all'art. 30 e seguenti" sono sostituite dalle parole "agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione";

- all'articolo 25.2.1 dopo le parole "Modifica dei costi e/o dei tempi di realizzazione" le parole "della tranvia" sono sostituite dalle parole "del Sistema Tranvia";

- all'articolo 25.2.1 dopo le parole "in caso di aumento dei costi di realizzazione" le parole "della tranvia" sono sostituite dalle parole "del Sistema Tranvia";

- all'articolo 25.2.1 dopo le parole "in caso di slittamento superiore complessivamente a 6 mesi dei tempi di esecuzione dei lavori e di messa in servizio commerciale" le parole "della tranvia" sono sostituite dalle parole "del Sistema Tranvia";

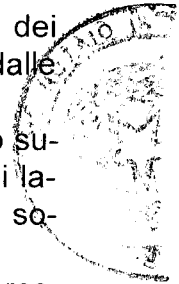
- all'articolo 25.2.1 dopo le parole "somme disponibili presso gli Enti Finanziatori ai sensi di quanto previsto dall'art. 19 comma 2-bis" le parole "legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";

- all'articolo 25.2.2 dopo le parole "il Concessionario ha il diritto di attivare la procedura di revisione di cui" le parole "all'art. 30" sono sostituite dalle parole "agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione";

- all'articolo 25.2.5 dopo le parole "sulla base dei dati esistenti al momento della presentazione della Proposta" le parole "di Concessione" sono sostituite dalle parole "o dell'ultima revisione";

- la disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 25.2.6 è sostituita dalla seguente disposizione "Fra le responsabilità e le azioni a carico del Concedente vi sono il rispetto della data di messa in servizio commerciale della Linea 1 (Fase 0) indicata nel Piano Economico Finanziario e la piena funzionalità di tale Linea sin da tale data, nonché, fermo restando quanto previsto all'art. 24.2 che precede, il versamento dei contributi pubblici e delle somme dovute, nelle diverse fasi della Concessione, ai termini della presente Convenzione";

- al terzo periodo dell'articolo 25.2.7 dopo le parole "attivare la procedura di revisione di cui" le parole "all'art. 30" sono sostituite



dalle parole "agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione";

- all'articolo 25.4 dopo le parole "ai sensi di quanto previsto dall'art. 19 comma 2-bis" le parole "legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";

iii. Articolo 26 la cui rubrica è modificata in "Disposizioni finanziarie per le Linee entrate in esercizio"

- al primo periodo dell'articolo 26.1 dopo le parole "Per ogni giorno di ritardo rispetto alla data" le parole "del 1 ottobre 2009" sono eliminate;

- al primo periodo dell'articolo 26.1 dopo le parole "il Concedente riconoscerà comunque al Concessionario le somme previste a titolo di" le parole "contributi in conto esercizio" sono sostituite dalle parole "Contributi in Conto Esercizio";

- al secondo periodo dell'articolo 26.1 dopo le parole "nonché limitatamente al solo" le parole "contributo in conto esercizio" sono sostituite dalle parole "Contributo in Conto Esercizio";

- al secondo periodo dell'articolo 26.1 dopo le parole "per la realizzazione della Linea 1" le parole "della Tranvia di Firenze" sono eliminate;

- la disposizione di cui all'articolo 26.2 è sostituita dalla seguente disposizione "A partire dalla data di messa in servizio commerciale della Linea 1 e fino alla data di messa in servizio dell'ultima Linea (tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto)) entrata in esercizio, il Concedente garantisce al Concessionario che i ricavi da traffico, altrimenti definiti come ricavi da tariffe, previsti nel Piano Economico Finanziario durante l'esercizio della Linea 1 (Fase 0) e della prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) entrata in esercizio, nel caso in cui tali ricavi annuali siano inferiori a quelli previsti, vengano compensati dal Concedente al Concessionario, in base a quanto previsto dall'art. 24.10 e come meglio dettagliato dal Contratto di Finanziamento e dall'Accordo Diretto";

iv. Articolo 27 (Centralizzazione dei proventi da vendita dei titoli di viaggio)

- all'articolo 27.1 dopo le parole "la presente Convenzione" sono inserite le parole "di Concessione";

- all'articolo 27.2 dopo le parole "La totale integrazione" le parole "dell'Offerta" sono sostituite dalle parole "dell'offerta";

4.1.5 alla PARTE IV: Condizioni generali supplementari

i. Articolo 28 (Procedura per le contestazioni e la composizione delle controversie)

- all'articolo 28.1 dopo le parole "Le comunicazioni del Concessionario devono essere rivolte al Responsabile" è inserita la parola "Unico";

ii. articolo 29 (Clausola compromissoria)

- dopo le parole "Collegio Arbitrale, costituito ai sensi dell'art. 32" le parole "L. n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";

iii. Articolo 30 (Procedura di revisione della Concessione)

- all'articolo 30.2 dopo le parole "qualora si verifichi un note-

vole mutamento delle condizioni di garanzia di cui all'art. 25 della presente Convenzione" sono inserite le parole "di Concessione";

- al primo periodo dell'articolo 30.4 dopo le parole "Il Concedente o il Responsabile" sono inserite le parole "Unico del Procedimento";

- la disposizione di cui all'articolo 30.5 è sostituita dalla seguente disposizione "In caso di disaccordo, o di decorrenza del termine di cui al punto 30.4, fermo restando quanto previsto all'art. 31 che segue, il Concessionario, previo consenso scritto degli Enti Finanziatori, avrà la facoltà (ma non l'obbligo) di adire la procedura arbitrale di cui all'art. 29";

- all'articolo 30.6 dopo le parole "In caso di modifiche al progetto o di eventi non dipendenti dal Soggetto" la parola "costruttore" è sostituita dalla parola "Costruttore";

- all'articolo 30.7 dopo le parole "ai sensi dell'art. 19 comma 2-bis Legge 109/94" le parole "e ss.mm.ii." sono eliminate;

- dopo la disposizione di cui all'articolo 30.7 è inserita la seguente disposizione "30.8 Le parti espressamente concordano che qualora la procedura di revisione venga attivata ai sensi dell'art. 25.2.6 che precede, tale revisione non dovrà in alcun modo prevedere oneri aggiuntivi a carico del Concessionario rispetto al Piano";

iv. Articolo 31 (Recesso del Concessionario)

- all'articolo 31.1 dopo le parole "In mancanza della revisione della Concessione ai sensi dell'art. 19 comma 2-bis" le parole "legge n. 109/94 e ss.mm.ii. ed in relazione a quanto" sono sostituite dalla parole "della Legge 109/94 e di quanto";

- all'articolo 31.1 dopo le parole "il Concessionario, qualora non" le parole "venga attivata" sono sostituite dalla parola "attivi";

- al secondo periodo dell'articolo 31.2 dopo le parole "In caso contrario il Concessionario darà al Concedente comunicazione dell'avvenuto recesso e" è inserita la parole "gli";

v. Articolo 32 (Revoca della Concessione)

all'articolo 32.2 dopo le parole "Ai sensi dell'art. 37-septies comma 3" le parole "legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";

- dopo la disposizione di cui all'articolo 32.2 è inserita la seguente disposizione "32.3 Le parti prendono atto del fatto che lo statuto sociale del Concessionario agli articoli del Titolo II-bis contiene disposizioni (le Disposizioni Rilevanti) volte a:

(i) estromettere attraverso una procedura di riscatto automatico di azioni ordinarie ex art. 2437-sexies; e

(ii) far decadere i diritti sociali di,

qualunque socio che in qualunque momento sia oggetto di (a) uno degli atti di cui al Libro II del Decreto Antimafia ovvero di (b) accertamento della sussistenza di cause di divieto ex articolo 67 o di tentativi di infiltrazione mafiosa di cui agli articoli 84, comma 4 e 91, comma 6 del Decreto Antimafia (l'Evento Antimafia).

Il Concessionario si impegna a far sì che le Disposizioni Rilevanti non siano abrogate ovvero limitate nella loro applicazione senza il



consenso scritto del Concedente.

Il Concedente si impegna a comunicare tempestivamente al Concessionario la ricezione di qualunque Evento Antimafia relativo ad un socio del Concessionario (la Comunicazione dell'Evento Antimafia) ed il Concessionario si impegna a far sì che i propri competenti organi sociali si avvalgano tempestivamente delle Disposizioni Rilevanti.

Le parti concordano che, qualora il Concessionario entro 30 giorni dalla Comunicazione dell'Evento Antimafia, ovvero entro il maggiore termine concordato tra le Parti (il Termine) fornisca evidenza al Concedente dell'applicazione delle Disposizioni Rilevanti (ivi inclusa, senza limitazione, l'attivazione della procedura di riscatto ivi prevista), i rimedi previsti dalla normativa di volta in volta applicabile, ivi incluso, senza limitazione, la revoca della Concessione di cui agli articoli 92 e seguenti del Decreto Antimafia, non troveranno applicazione.

Il Concedente, senza pregiudizio per le disposizioni dell'articolo 94 comma 3 del Decreto Antimafia, potrà avvalersi del diritto di risolvere la Concessione in conformità a quanto previsto agli articoli 34 e 35.5 che seguono, qualora (a) entro il Termine non sia stata data applicazione alle Disposizioni Rilevanti ovvero (b), in qualunque momento, vengano abrogate o limitate nella loro applicazione, le Disposizioni Rilevanti senza il consenso scritto del Concedente, per ragioni attribuibili al Concessionario.

Le parti concordano che le disposizioni del presente articolo 32.3 contengono l'intera disciplina delle conseguenze di un caso di Evento Antimafia.

Articolo 35 (Indennità)

- all'articolo 35.1 dopo le parole "ai sensi dell'art. 37-septies" le parole "Legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "della Legge 109/94";
- all'articolo 35.1 a) dopo le parole ""Costi Effettivamente Sostenuti dal Concessionario - Ipotesi A" come definiti e specificati" le parole "nell'Allegato n. 8 della presente convenzione" sono sostituite dalle parole "nell'allegato n. 8 della presente Convenzione";
- all'articolo 35.2 dopo le parole "Per oneri accessori di cui alla lettera a)" le parole "del punto 35.1" sono sostituite dalle parole "dell'art. 35.1";
- all'articolo 35.2 dopo le parole "tutti gli oneri relativi alla gestione della" la parola "concessione" è sostituita dalla parola "Concessione";
- all'articolo 35.2 dopo le parole "gli oneri finanziari inerenti gli investimenti effettuati, nonché quelli di esercizio e finanziamento relativi alla Società di" la parola "progetto" è sostituita dalla parola "Progetto";
- la disposizione di cui all'articolo 35.3 è sostituita dalla seguente disposizione "L'indennità dovuta dal Concedente al Concessionario ai sensi degli artt. 35.1, 35.4 e 35.5 dovrà essere calcolata e pagata al Concessionario entro e non oltre 45 (quarantacinque) giorni dalla comunicazione della risoluzione e della revoca della Concessione ovvero dalla comunicazione del recesso dalla Concessio-

ne. Nei casi di cui agli artt. 31 e 33, il mancato pagamento dell'indennità di cui al presente articolo entro il termine di cui al periodo precedente comporta, rispettivamente, la facoltà (in caso di recesso) o l'obbligo (in caso di risoluzione) di assunzione da parte del Concedente dei diritti e delle obbligazioni in essere alla data, rispettivamente, di recesso o risoluzione della Convenzione di Concessione, nei confronti degli Enti Finanziatori ai sensi del Contratto di Finanziamento e degli altri Documenti Finanziari. Qualora il subentro di cui sopra non fosse possibile in ragione di specifiche previsioni di legge con riferimento ad uno o più dei Documenti Finanziari e/o ad uno o più degli Enti Finanziatori, il Concedente, entro il termine sopra previsto per il subentro, provvederà al pagamento di quanto dovuto dal Concessionario al relativo Ente Finanziatore ai sensi del relativo Documento Finanziario.

A miglior chiarimento, resta inteso che nel caso di cui all'art. 32 che precede, troveranno applicazione le previsioni di cui all'art. 32.2 che precede";

- all'articolo 35.4 dopo le parole "l'indennità è dovuta nei limiti delle somme indicate nelle lettere a) e b)" le parole "del punto 35.1" sono sostituite dalle parole "dell'art. 35.1";

- all'articolo 35.4 dopo le parole tra parentesi "contratti di copertura dal rischio di variazione di tasso di interesse ai sensi" le parole "della Convenzione di Finanziamento" sono sostituite dalle parole "del Contratto di Finanziamento".

- al primo periodo dell'articolo 35.5 dopo le parole "l'indennità è dovuta nei limiti delle somme indicate nella lettera a)" le parole "del punto 35.1" sono sostituite dalle parole "dell'art. 35.1";

- al secondo periodo dell'articolo 35.5 dopo le parole ""Costi Effettivamente Sostenuti dal Concessionario - Ipotesi B" come definiti e specificati" le parole "nell'Allegato n. 8 della presente convenzione" sono sostituite dalle parole "nell'allegato n. 8 della presente Convenzione";

- al terzo periodo dell'articolo 35.5 dopo le parole "Il termine per il pagamento dell'indennità di cui al presente articolo è quello di cui" le parole "del punto 35.3" sono sostituite dalle parole "dell'art. 35.3";

vi. Articolo 36 (Effetti dell'estinzione della Concessione)

- la disposizione di cui all'articolo 36.1 (a) è sostituita dalla seguente disposizione "qualora il recesso o la risoluzione per inadempimento del Concedente intervengano nella Fase di Costruzione, essi diverranno efficaci alla scadenza del quarantacinquesimo giorno dalla comunicazione di cui agli artt. 31.2 e 33.3; da detta scadenza il Concessionario sarà liberato da ogni obbligo o da responsabilità nei confronti del Concedente. Permane sul Concedente l'obbligo di effettuare entro detta scadenza il pagamento dell'indennità di cui all'art. 35, fermo restando quanto previsto dall'art. 37-septies comma 2 della Legge 109/94";

- all'articolo 36.1 (b) dopo le parole "fermo restando quanto previsto dall'art. 37-septies comma 2 della" le parole "legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

vii. Articolo 37 (Sostituzione del Concessionario e subentro)
- all'articolo 37.1 dopo le parole "nelle forme ed ai sensi dell'art. 37-octies della" le parole "Legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

- la disposizione di cui all'articolo 37.2 è sostituita dalla seguente disposizione "In caso di squilibrio finanziario dell'insieme del progetto e dell'impossibilità di proseguire la Concessione modificandone i termini economici per mancanza di accordo fra le parti, come previsto all'art. 24.10 ultimo periodo, gli azionisti del Concessionario riconoscono al Concedente il diritto di acquistare direttamente o, previo consenso scritto degli Enti Finanziatori, di far acquistare da un soggetto da esso indicato la totalità delle azioni del Concessionario per un prezzo pari al patrimonio netto contabile del Concessionario";

viii. Articolo 38 (Modifiche soggettive del Concessionario)

- all'articolo 38.1 dopo le parole "Fermo restando quanto stabilito dall'art. 37 quinquies, comma 1 ter della" le parole "Legge n. 109/94 e ss.mm.ii." sono sostituite dalle parole "Legge 109/94";

- all'articolo 38.1 dopo le parole "i soci del Concessionario, nell'ambito della" le parole "società di progetto" sono sostituite dalle parole "Società di Progetto";

ix. Articolo 40 (Spese)

- al secondo periodo dell'articolo 40.1 prima delle parole "al pagamento dell'Im-posta sul Valore Aggiunto" le parole "Il presente atto è soggetto" sono sostituite dalle parole "La presente Convenzione è soggetta";

x. Articolo 41 (Clausola di salvaguardia) è eliminato.

4.2 Le modifiche apportate alla Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo) di cui all'articolo 4.1 che precede sono recepite nel Testo Coordinato allegato al presente atto sub C. In caso di qualsiasi incoerenza tra le previsioni del Testo Coordinato ed il presente 3° Atto Aggiuntivo, le previsioni del Testo Coordinato dovranno essere considerate prevalenti.

5. ULTERIORI IMPEGNI DELLE PARTI

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5 del Verbale Intermedio, le Parti si danno reciprocamente atto e convengono quanto segue.

5.1. DISCIPLINA CONTRATTUALE APPLICABILE AI LAVORI DEL SISTEMA TRANVIA E A QUELLI DEI SOTTOSERVIZI INTERFERENTI

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5.1 del Verbale Intermedio, in relazione alla disciplina contrattuale applicabile ai lavori del Sistema Tranvia e a quelli dei Sottoservizi Interferenti, le Parti si danno reciprocamente atto che sia i lavori di costruzione del Sistema Tranvia che quelli relativi ai Sottoservizi Interferenti sono disciplinati da un'unica fonte contrattuale, costituita dalla Convenzione di Concessione 2005 e relativi Atti Aggiuntivi, come compendiate nel Testo Coordinato, e, conseguentemente, il Concessionario accetta quanto indicato ai paragrafi, 5.3, 5.21 e 5.23 della relazione del Responsabile Unico del Procedimento allegata alla Delibera 52, fermo restando

che i Costi per Sottoservizi restano coperti e finanziati integralmente con la porzione di fondi pubblici a ciò destinati, a differenza degli altri Costi di Progetto che sono invece coperti e finanziati secondo le fonti di finanziamento indicate nel PEF.

5.2. CONTESTAZIONI E RISERVE

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5.2 del Verbale Intermedio, le Parti si danno reciprocamente atto che con la sottoscrizione della transazione di cui alla premessa W del presente 3° Atto Aggiuntivo, si intendono consensualmente risolte e rinunciate tutte (i) le contestazioni, riserve, pretese, diritti e/o azioni formulate tra le Parti, sino a tale data, derivanti dalla Convenzione di Concessione 2005 dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo, ivi compresi gli stralci eseguiti e il ritardo dei pagamenti dovuti dal Concedente al Concessionario fino alla data di sottoscrizione dell'Atto Transattivo, nonché, (ii) le contestazioni, riserve, pretese, diritti e/o azioni derivanti dai contratti stipulati dal Concessionario con i propri soci per l'esecuzione della Concessione appositamente e contestualmente transatte tra il Concessionario e relative parti contrattuali.

Fermo restando quanto sopra, le Parti prendono atto e riconoscono che non rientrano nell'oggetto dell'accordo transattivo le contestazioni, riserve, pretese, diritti e/o azioni specificate nell'articolo 5.5 del Verbale Intermedio e relative all'accettazione della Linea 1.

5.3. ENTRATA IN ESERCIZIO DIFFERENZIATA PER LA LINEA 2 E LA LINEA 3

Le Parti si danno altresì atto che è prevista un'entrata in esercizio temporalmente differenziata per la Linea 2 e per la Linea 3 (I Lotto), come indicato nell'allegato sub 7 alla Convenzione di Concessione.

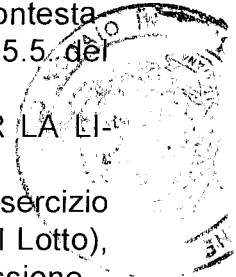
5.4. ACCETTAZIONE LINEA 1

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5.5 del Verbale Intermedio, le Parti si danno reciprocamente atto che con la sottoscrizione del Verbale Intermedio si considerano superate e compensate le contestazioni per vizi e difetti della Linea 1 conosciuti alla medesima data di sottoscrizione, ad eccezione degli aspetti indicati all'articolo 5.5 del Verbale Intermedio, per i quali il Concessionario e per esso il Soggetto Esercente conservano ogni diritto, azione o rivalsa nei confronti del Concedente.

A maggior chiarimento le Parti si danno reciprocamente atto che in virtù del presente atto, rimanendo il Concessionario e/o i propri soci estranei al rapporto contrattuale di appalto per la costruzione della Linea 1, in nessun caso può essere imputabile alcuno dei vizi e difetti della Linea 1 al Concessionario e/o ai propri soci.

Le Parti concordemente indicano la data del 1 gennaio 2014 come data di effettiva messa in esercizio commerciale a pieno regime della Linea 1 nonché come data di accettazione della Linea 1 da parte del Concessionario (la "Accettazione di Linea 1") e pertanto il presente atto costituisce verbale ai sensi dell'articolo 26.1 della Convenzione di Concessione.

Le Parti si danno altresì atto che con l'Accettazione di Linea 1 cessano le disposizioni di cui all'"Accordo per la presa in consegna anticipata della Linea 1 ex art. 200 DPR 554/1999" sottoscritto in data



12 febbraio 2010 fra Concedente, Concessionario e Sogget-to Esercente.

5.5. CANTIERIZZAZIONE E VIABILITA' ALTERNATIVA

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5.7 del Verbale Intermedio, le Parti, fermo restando quanto previsto agli articoli 5 lett. e), 11 c 10, del Capitolato Speciale d'Appalto, allegato 4 al Contratto di Costruzione, a maggior chiarimento si danno atto che:

- (i) l'individuazione e l'effettuazione di tutti gli studi relativi alla mobilità e alla viabilità provvisoria durante l'esecuzione dei lavori è di competenza del Concessionario in qualità di progettista dell'opera;
- (ii) gli interventi su viabilità e incroci, sia provvisori che definitivi, da eseguirsi per la realizzazione dell'opera rientrano tra gli oneri riconosciuti al Concessionario secondo l'importo complessivo di cui all'articolo 3 del Verbale Intermedio.

5.6. ATTUALIZZAZIONE RICAVI

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5.8 del Verbale Intermedio, le Parti, con riferimento all'attualizzazione dei ricavi conseguente all'attualizzazione del costo di gestione prevista all'articolo 24.6 della Convenzione di Concessione, si danno atto e convengono quanto segue:

- (i) il contributo unitario di esercizio "Base 2003" "Indicizzato 2011 + incremento % una tantum" (come determinati nella Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio", allegata al presente atto sub "E") viene aumentato, ciascun anno, della differenza tra il costo di gestione attualizzato all'anno "n" ai sensi dell'articolo 20 del Contratto di Gestione e il costo di gestione attualizzato all'anno "n" mediante attualizzazione ISTAT al tasso previsto nel PEF;
- (ii) detta metodologia sarà applicata, in deroga a quanto previsto all'articolo 5.8 del Verbale Intermedio, a partire dalla produzione chilometrica effettuata dal 1 gennaio 2014;
- (iii) in conseguenza di quanto sopra previsto, a decorrere dal 1 gennaio 2014; non verrà applicata ai ricavi da tariffa alcuna attualizzazione aggiuntiva rispetto a quanto previsto dal PEF ai sensi dell'articolo 24.6 della Convenzione di Concessione.

Pertanto, in considerazione di quanto sopra, fino alla data del 31 dicembre 2013 il Ricavo Unitario per Viaggio è determinato secondo quanto previsto dalla Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo). A decorrere dal 1 gennaio 2014 il Ricavo Unitario per Viaggio è determinato nella misura, netto Iva, di € 0,481174 e periodicamente incrementato secondo quanto previsto nel PEF.

Il valore unitario del Contributo in Conto Esercizio come sopra determinato verrà applicato a partire dalla produzione chilometrica effettuata dal 1 gennaio 2014. Fino alla data del 31 dicembre 2013 esso sarà calcolato secondo quanto previsto dalla Convenzione di Concessione 2005 (come modificata e/o integrata dal 1° Atto Aggiuntivo e dal 2° Atto Aggiuntivo).

In conformità all'articolo 24.7 della Convenzione di Concessione, gli incrementi della remunerazione del Concessionario, nei vari scenari, dovuti ai maggiori costi di gestione del sistema derivanti dal ritardo

dei lavori di linea 2 e 3 di cui alla Tavola 1 ("Riformulazione dei costi di progetto secondo il Progetto Autorizzato e il Progetto Obiettivo"), punto 3, ed inclusi nei valori unitari di remunerazione previsti alla lettera d) dell'allegato sub E (Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio"), sono da applicarsi fino alle rispettive date di messa in esercizio della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) di cui al Cronoprogramma allegato sub 7 alla Convenzione di Concessione. In caso di ritardo non imputabile al Concedente rispetto alle richiamate date di entrata in esercizio, gli incrementi suddetti della remunerazione del Concessionario dovuti ai maggiori costi di gestione del sistema derivanti dal ritardo dei lavori di Linea 2 e 3 (I Lotto) non saranno più riconosciuti, restando inteso che i successivi incrementi di remunerazione per maggiori costi di gestione del sistema derivanti dal ritardo dei lavori di Linea 2 e 3 (I Lotto) non troveranno applicazione finché, rispettivamente, la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) non siano effettivamente entrate in esercizio.

5.7. GARANZIA RICAVI

In considerazione di quanto previsto all'articolo 5.9 del Verbale Intermedio, le Parti, si danno atto che la garanzia ricavi sarà mantenuta per un periodo pari a 10 (dieci) anni dalla messa in esercizio dell'ultima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I lotto).

5.8. RIFORMULAZIONE DEI COSTI DI PROGETTO

In considerazione di quanto previsto all'articolo 3 del Verbale Intermedio, le Parti hanno concordemente proceduto ad una riformulazione dei seguenti Costi di Progetto:

- (a) costi di costruzione e direzione lavori,
- (b) costi di gestione del sistema derivanti da Linea 1,
- (c) costi di gestione del sistema derivanti dai ritardi di Linea 2 e Linea 3 (I Lotto),
- (d) costi per attività complementari,
- (e) costi accessori,

il tutto come meglio riportato nella Tavola 1 "Riformulazione dei costi di Progetto secondo il Progetto Autorizzato ed il Progetto Obiettivo", allegata al presente 3° Atto Aggiuntivo sub D.

Non sono inclusi nei predetti ammontari i costi conseguenti all'approvazione del piano di caratterizzazione dei siti inquinati di cui al paragrafo 5.4.1 della relazione del RUP allegata alla Delibera 52 e quelli relativi a eventuali varianti e/o richieste da parte del Concedente successive rispetto alla Delibera 52, i cui oneri aggiuntivi saranno interamente a carico del Concedente.

Le Parti si danno atto che i fondi pubblici destinati alla realizzazione del Progetto Autorizzato per la fase di costruzione di cui all'art. 24.2 della Convenzione di Concessione ammontano ad € 217.428.221,30 oltre IVA, di cui un importo massimo complessivo pari a € 192.484.000,00 oltre IVA (eventualmente riproporzionato sulla base dell'aggiornamento dei costi indicati alle lett. a) e b) del paragrafo 1) della Tavola 1 "Riformulazione dei costi di progetto secondo il Progetto Autorizzato e il Progetto Obiettivo" destinati alla copertura dei Costi di Costruzione e dei Costi di Ingegneria ed € 24.944.221,30 oltre IVA destinati alla copertura dei Costi per Sotto-



servizi.

In considerazione di quanto previsto all'articolo 3 lettera d) ultimo capoverso del Verbale Intermedio, in pendenza della disponibilità degli studi di cui al punto 3.1 del Verbale Inter-medio relativamente alle linee 2 e 3 (I° Lotto), le Parti si danno altresì atto che all'esito della conclusione dell'iter approvativo della progettazione definitiva delle Varianti Progetto Obiettivo si procederà ad una verifica, adeguamento e/o rideterminazione dei costi di gestione, nel rispetto della Convenzione di Concessione e fermo restando il diritto delle Parti al riequilibrio economico finanziario della Concessione.

5.9. MODIFICHE ALLA GESTIONE DEL SERVIZIO

In considerazione di quanto previsto all'articolo 4 del Verbale Intermedio, le Parti hanno concordemente proceduto ad una riformulazione dei seguenti elementi attinenti la gestione del Sistema Tramvia:

- (a) produzione chilometrica,
- (b) passeggeri trasportati,
- (c) ricavo da traffico,
- (d) contributo di esercizio,
- (e) altri ricavi,

il tutto come meglio riportato nella Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio", allegata al presente 3° Atto Aggiuntivo sub D.

In considerazione di quanto previsto al primo capoverso dell'articolo 5 del Verbale Inter-medio, le Parti si danno reciprocamente atto e convengono che:

- (i) la riformulazione dei costi di gestione di cui all'articolo 5.8 lettera (b) che precede e la conseguente riformulazione degli elementi, di volta in volta riferiti alla sola Linea 1, di cui al presente art. 5.9, trovano applicazione a decorrere dall'1 giugno 2012,
- (ii) la riformulazione dei costi di gestione di cui all'articolo 5.8 lettera (c) che precede e la conseguente riformulazione degli elementi, di volta in volta riferiti alla Linea 2 e alla Linea 3 (I Lotto), di cui al presente art. 5.9, trovano applicazione a decorrere dall'1 luglio 2012.

Le Parti danno atto che i maggiori costi di gestione derivanti dall'applicazione di quanto previsto ai punti (i) ed (ii) che precedono per il periodo di rispettiva competenza fino al 31 dicembre 2013 trovano copertura finanziaria nell'ambito del Piano Economico e Finanziario allegato sub 5 alla Convenzione di Concessione.

5. 10. ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE E VARIANTI

In considerazione di quanto previsto agli articoli 2.5 e 2.6 del Verbale Intermedio, le Parti convengono che le Varianti Progetto Obiettivo, non sono oggetto della revisione dell'equilibrio economico finanziario della Concessione di cui al presente 3° Atto Aggiuntivo; esse potranno essere realizzate solo dopo l'approvazione delle relative progettazioni definitive e che siano state verificate le condizioni di garanzia per l'equilibrio economico finanziario ai sensi dell'articolo 25 della Convenzione di Concessione e sia stata trovata integrale copertura finanziaria nell'ambito della relativa procedura di revisione ai sensi dell'articolo 30 e seguenti, ove applicabili, della Convenzione di Concessione e fatta salva la conseguente revisione del Contratto di Fi-

nanziamento con gli Enti Finanziatori.

Fermo restando quanto previsto al capoverso che precede, le Parti si danno atto che le nuove progettazioni delle Varianti Progetto Obiettivo fino al livello di progetto definitivo, nonché la revisione del progetto esecutivo approvato per recepire le prescrizioni e le varianti minori, disposte ai sensi della Delibera 52, per il Progetto Autorizzato trovano copertura nell'ambito della presente fase di revisione della Concessione secondo gli importi massimi e non superabili attualmente stimati pari a totali euro 2.500.000,00 netto IVA (di cui € 1.420.000 nell'ambito del Contratto di Costruzione ed € 1.080.000 nell'ambito del Contratto di Ingegneria) ed indicati nel PEF.

Analogamente a quanto disposto alla lettera Q della Delibera 52 per le stime economiche della tratta di attraversamento del Centro Storico (Unità - Duomo - San Marco - Libertà) stralciato in esito al Voto 457, nonché per le stime economiche del sottopasso veicolare Belfiore Linea 2, gli importi delle relative varianti saranno congruiti a seguito di presentazione dei rispettivi computi metrici estimativi analitici e dei quadri di raffronto con le relative progettazioni e, di conseguenza, solo in tale momento sarà ricongruito in via definitiva l'importo delle opere del Progetto Autorizzato, fermo restando quanto indicato al secondo capoverso che precede per l'importo massimo delle opere.

L'importo dei lavori e della direzione lavori sarà determinato in base alle vigenti disposizioni contrattuali; l'importo delle progettazioni sarà determinato in ottemperanza alla nota del Concessionario n. 158/11BF del 28.7.2011 sottoscritta per accettazione dal Concedente in pari data riportata in allegato sub D) al Verbale Intermedio.

6. UNICITA' DEL CONTRATTO

6.1 La Convenzione di Concessione 2005 come modificata e/o integrata dai relativi Atti Aggiuntivi e come risultante dal Testo Coordinato, costituisce il complesso delle pattuizioni e degli accordi intervenuti tra le Parti, essendo tesi alla realizzazione di un'unica operazione negoziale.

7. RINVIO ALLA CONVENZIONE DI CONCESSIONE E ALL'ACCORDO DIRETTO

7.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente 3° Atto Aggiuntivo, si applicano le disposizioni contenute nel Testo Coordinato.

7.2 Il Concedente riconosce ed accetta che quanto stabilito agli articoli 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 dell'Accordo Diretto del 21 giugno 2005, come di volta in volta modificato e/o integrato, si intende applicabile, mutatis mutandis, anche al presente 3° Atto Aggiuntivo.

7.3 A tal fine, a fronte delle modifiche intervenute alla Convenzione di Concessione con il presente 3° Atto Aggiuntivo e relativi Allegati, le Parti si impegnano fin d'ora a concordare in buona fede con gli Enti Finanziatori le necessarie modifiche all'Accordo Diretto.

8. EFFICACIA DELL'ATTO

8.1 L'efficacia del presente 3° Atto Aggiuntivo è sospensivamente condizionata al verificarsi, entro 30 (trenta) giorni dalla stipula del presente 3° Atto Aggiuntivo, delle seguenti condizioni sospensive:



(i) approvazione scritta del presente 3° Atto Aggiuntivo da parte degli Enti Finanziatori; e

(ii) stipula degli atti modificativi dei Documenti Finanziari (come definiti nel Contratto di Finanziamento) resi necessari a fronte della procedura di revisione della Convenzione di Concessione.

9. ATTIVITÀ CONNESSE E FUNZIONALI

9.1 Le Parti si danno reciprocamente atto che contestualmente alla stipulazione del presente 3° Atto Aggiuntivo, vengono stipulati tra il Concessionario e, rispettivamente, il Soggetto Costruttore, il Soggetto Esercente ed il Soggetto per l'Ingegneria gli atti integrativi e modificativi, rispettivamente, del Contratto di Costruzione, del Contratto di Gestione e del Contratto di Ingegneria anch'essi soggetti alle condizioni sospensive di cui all'articolo 8 che precede.

10. ALLEGATI

10.1 Sono allegati al presente 3° Atto Aggiuntivo i seguenti documenti:

A) Estratto di verbale di Assemblea Ordinaria della Tram di Firenze S.p.A. del 15 aprile 2014;

B) Verbale Intermedio di conclusione della procedura consensuale di revisione di cui all'art. 30 della Convenzione di Concessione del sistema tramvia nell'area di Firenze e i relativi allegati approvato con Deliberazione G.C. n. 119, del 14 maggio 2012;

C) Testo Coordinato;

D) Tavola 1 "Riformulazione dei costi di Progetto secondo il Progetto Autorizzato ed il Progetto Obiettivo";

E) Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio"

F) Schema capitolato speciale verifica progetto;

G) Atto di Transazione ex art. 239. del D. Lgs. 163/2006 s.m.i.

Le Parti mi dispensano dalla lettura degli allegati.

Richiesto io Notaio ho ricevuto il presente atto del quale ho dato lettura ai componenti che lo approvano e lo sottoscrivono alle ore 15,30.

Scritto in parte a macchina da persona di mia fiducia ed in parte da me Notaio, consta questo atto di ventitrè fogli scritti su pagine intere quarantaquattro e parte della quarantacinquesima.

FIRMATO:

MICHELE PRIORE

FABRIZIO BARTALONI

MARIO SCATTONE (NOTAIO)

LA PRESENTE COPIA E' CONFORME ALL'ORIGINALE, IN PIU' FOGLI, NEI MIEI ROGITI

ROMA IL 14 MAGGIO 2014

REGISTRATO PRESSO IL 1° UFFICIO DELLE ENTRATE DI ROMA

IL 08 05 2014

AL NUMERO 11739-11

