

ALLEGATO "C"  
REP. N. 52997  
RACC. N. 18135

COMUNE DI FIRENZE  
TRAM DI FIRENZE S.P.A.

CONVENZIONE DI CONCESSIONE DEL SISTEMA TRANVIA  
NELL'AREA DI FIRENZE  
REPUBBLICA ITALIANA

**PREMESSE le seguenti:**

Note preliminari di principio.

1. La presente Convenzione è basata sui seguenti principi:

(a) l'aggiudicatario ha costituito la Società di Progetto il cui capitale sociale è detenuto da soggetti gestori di sistemi di trasporto (o società con essi in rapporti di controllo diretto o indiretto), da soggetti controllati direttamente dal Comune di Firenze, da soggetti industriali, da soggetti operanti nel campo dell'ingegneria e, eventualmente, da istituti finanziari e da entità pubbliche;

(b) il Concessionario ha stipulato tre contratti:

- di progettazione e costruzione (lavori civili, tecnologie e materiale rotabile) con una Associazione Temporanea di Imprese; tali imprese detengono o deterranno, individualmente e non come Associazione Temporanea di Imprese, una quota nel Concessionario,
- di ingegneria, con un soggetto operante nel campo dell'ingegneria che detiene una quota nel Concessionario,
- di gestione, con un soggetto costituito dalla società Ratp International S.A., o altra società controllata dalla stessa Ratp che soddisfi le condizioni di cui all'art. 21.2 della presente Convenzione, e 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), i quali detengono una quota ciascuno nel Concessionario,

il Concedente rimane estraneo ai rapporti che afferiscono a tali contratti nei limiti di quanto stabilito nella presente Convenzione;

(c) il Concessionario, nell'ambito della Concessione, provvederà, anche recependo eventuali indicazioni del Concedente, alla revisione dei progetti definitivi della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) già disponibili e ne realizzerà i progetti esecutivi;

(d) il Concessionario realizzerà i lavori civili, le opere tecnologiche e la fornitura del materiale rotabile necessari per la realizzazione della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia, ad eccezione degli espropri; in seguito, esso gestirà le Linee del Sistema Tranvia attraverso un Soggetto Esercente appositamente costituito;



- (e) il Concessionario fornirà la progettazione esecutiva ed eseguirà 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;
- (f) il Concessionario eseguirà le attività di direzione lavori, prove e collaudi e quanto necessario nella fase di pre-esercizio della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia; inoltre, egli eseguirà quanto necessario nella fase di pre-esercizio della Linea 1;
- (g) il Concessionario affiderà la gestione e la manutenzione del Sistema Tranvia al Soggetto Esercente, costituito dalla Ratp International S.A., o altra società controllata dalla stessa Ratp che soddisfi le condizioni di cui all'art. 21.2. della presente Convenzione, e 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 fine di ottimizzare l'offerta integrata dei servizi di trasporto e migliorare il sistema di mobilità urbana e suburbana; quanto precede permetterà anche una opportuna gestione delle carriere del personale che accetterà di essere trasferito dal soggetto esercente il trasporto pubblico locale controllato dal Comune di Firenze alla società Soggetto Esercente il Sistema Tranvia. In questo senso il Concessionario si impegna, quindi, a riservare una quota, al valore nominale, pari al 24,1 % del capitale sociale della Società di Progetto, ad ATAF (ovvero la società controllata direttamente dal Comune di Firenze che alla relativa data di stipula della Convenzione 2005 era titolare della gestione dei servizi di autobus sul territorio fiorentino) e/o direttamente al Comune di Firenze.
- (h) il complemento di finanziamento necessario per disporre dell'intero importo di costo di realizzazione della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia sarà fornito dagli Enti Finanziatori; il finanziamento sarà senza ricorso, vale a dire senza possibilità di rivalsa nei confronti dei soggetti soci del Concessionario, ad eccezione delle garanzie prestate nell'ambito dei Contratti di Progetto e del Contratto di Finanziamento, nonché della garanzia di ricavi da traffico prestata dal Concedente in ordine alle condizioni di stabilità di cui alla successiva lettera (k);
- (i) il Concessionario ha firmato con il Concedente l'Accordo Diretto e con i relativi Enti Finanziatori il Contratto di Finanziamento. Il Contratto di Finanziamento definisce, tra l'altro:
- l'importo del finanziamento necessario per completare, con i finanziamenti pubblici già disponibili e con i mezzi propri del Concessionario, le somme totali per la realizzazione della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia e per le altre attività quali l'ingegneria, il montaggio finanziario e il pre-esercizio delle Linee 1, 2 e 3 (I Lotto);
  - le modalità di erogazione del finanziamento fornito dagli Enti Finanziatori, in correlazione con la disponibilità dei finanziamenti pubblici;
  - le modalità di erogazione dei flussi finanziari, da parte degli Enti Finanziatori, per i lavori civili e tecnologici, per le attività di ingegneria e per le attività di pre-esercizio di gestione;
  - le garanzie fornite agli Enti Finanziatori durante la Fase di Costruzione, fra le quali la garanzia globale di esecuzione o ogni altra forma di garanzia che il Concedente e gli Enti Finanziatori riconosceranno come equivalente, nonché quelle relative al periodo di esercizio commerciale della

Concessione;

- le modalità di rimborso nei confronti degli Enti Finanziatori per il finanziamento erogato, che avverrà comunque dopo la messa in servizio commerciale della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tramvia,
- la destinazione al servizio del debito della eventuale differenza fra gli oneri finanziari effettivamente sostenuti rispetto a quelli previsti ed indicati nel Piano Economico Finanziario, come indicato all'art. 24.10 (*Principio di responsabilità di rimborso del servizio del debito*) che segue;

(j) quanto agli aspetti finanziari, la Concessione si articola in due fasi: il periodo che precede la messa in esercizio commerciale dell'intero Sistema Tramvia ed il periodo di esercizio commerciale e di Gestione del Sistema Tramvia.

- Nel periodo che precede l'esercizio commerciale dell'intero Sistema Tramvia:

- . il Concedente provvede a mettere a disposizione tutte le somme necessarie per pagare i lavori relativi alla deviazione dei Sottoservizi Interferenti;
- . il Concessionario utilizza le somme relative ai mezzi propri e quelle messe a disposizione dagli Enti Finanziatori per pagare i lavori civili, le opere tecnologiche e la fornitura del materiale rotabile per realizzare la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tramvia e per le attività di servizio svolte in tale periodo, quali l'ingegneria e le prestazioni relative al pre-esercizio commerciale, nonché tutti i costi ed oneri derivanti dal montaggio finanziario. Nello stesso periodo, il Concedente corrisponde al Concessionario, versando le relative somme sul conto corrente acceso dal Concessionario presso gli Enti Finanziatori, i fondi pubblici disponibili, pro-quota degli Stati di Avanzamento dei Lavori.

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 Tramvia, 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 Tramvia sarà aggiornato in conformità al Piano Economico Finanziario.

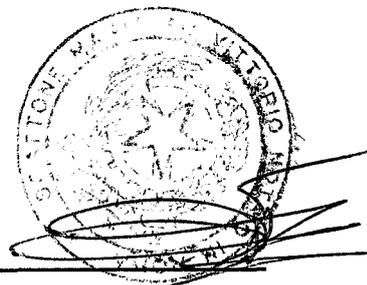
- Nel periodo successivo (i.e. il periodo di esercizio commerciale e di Gestione del Sistema Tramvia), il Concessionario provvederà alla Gestione del Sistema Tramvia, percependo un prezzo costituito da un Contributo in Conto Esercizio rapportato ai km\*vetture prodotti e un ricavo unitario per viaggio effettuato sul Sistema Tramvia, 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 ed alla presente Convenzione;

- (k) quanto alla remunerazione degli Enti Finanziatori per il finanziamento da essi erogato (servizio del debito), questa avverrà secondo i termini temporali e le somme definite nel Piano Economico Finanziario, con le seguenti modalità:
- 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;
  - per il periodo successivo, verificate le condizioni di stabilità della Concessione e la stabilizzazione del traffico così come determinate alla scadenza del decimo anno di gestione nel Piano Economico Finanziario, 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, come meglio indicato all'art. 24.10 che segue;
- (l) a fronte del Contratto di Costruzione e del Contratto di Ingegneria di cui al punto (b), il Concessionario riceverà da ciascun contraente delle garanzie i cui benefici economici verranno trasferiti o si produrranno direttamente in favore del Concedente, ivi compreso il diritto di escussione; il Concedente potrà cedere tali benefici economici agli Enti Finanziatori a garanzia dei finanziamenti erogati; il Concedente riceverà dal Concessionario la garanzia per la restituzione dei fondi pubblici di cui all'art. 37-quinquies della Legge 109/94 e le garanzie inerenti la Fase di Gestione del Sistema Tranvia emesse dal Soggetto Esercente;
- (m) le attività fornite al Concedente dal soggetto operante nel campo dell'ingegneria che fa parte del Concessionario, inerenti le deviazioni dei Sottoservizi Interferenti, formano oggetto di specifiche clausole e di specifiche garanzie fra il Concessionario e il Concedente e ciò anche per quanto riguarda i loro costi e le erogazioni di somme per pagare tali lavori e le relative indagini preventive;
- (n) il Concedente assume nei confronti del Concessionario l'obbligo di risarcire il danno conseguente ad una eventuale decisione del Concedente, durante la Fase di Progettazione e la Fase di Costruzione, di risolvere la Convenzione di Concessione per cause non imputabili al Concessionario; tale danno, sarà commisurato alla quota dei servizi, dei lavori eseguiti e delle forniture del

materiale rotabile, non ancora corrisposti, agli oneri finanziari sostenuti, nonché al mancato utile pari al 10% dei lavori e delle forniture non eseguiti; con l'occasione avverrà anche l'automatico svincolo di tutte le garanzie; tale risarcimento riguarda i lavori, servizi e forniture del materiale rotabile, eseguiti prima della messa in servizio commerciale e non comprende la mancata gestione commerciale del Sistema Tranvia oggetto della Concessione;

- (o) il Concedente assume nei confronti del Concessionario l'obbligo di porre a disposizione le opere e il materiale rotabile concernenti la Linea 1, nei tempi e secondo le specifiche tecniche previste dal relativo contratto d'appalto, restando inteso che il Concessionario non è responsabile di eventuali ritardi nella consegna ovvero difformità e vizi dell'opera e/o del materiale rotabile che incidano sulla sua funzionalità e sulla capacità di trasporto così come prevista al momento della sottoscrizione della presente Convenzione, nei limiti di quanto stabilito al successivo art. 26.1.

2. Qualora se ne determinino le condizioni, conformemente a quanto enunciato nell'Avviso Pubblico del 24 ottobre 2002, il Concedente è impegnato ad affidare la progettazione, realizzazione e gestione del prolungamento della Linea 3 al Promotore, alle condizioni che verranno concordemente definite con una convenzione integrativa, comunque basate sugli stessi principi della presente Convenzione di Concessione. Il Concedente si riserva inoltre la facoltà di affidare al Concessionario l'esecuzione di particolari opere e lavorazioni connesse e funzionali al Sistema Tranvia con le modalità e condizioni che saranno in seguito concordate tra le parti.



PREMESSO il seguente INDICE:

per la presente Convenzione, previa approvazione e ratifica ad ogni effetto della suesposta narrativa, le parti, come sopra costituite, convengono e stipulano:

<b>PARTE I: DISPOSIZIONI GENERALI</b>	<b>10</b>
1. <b>PREMESSE</b>	<b>10</b>
2. <b>DEFINIZIONI</b>	<b>10</b>
3. <b>OGGETTO DELLA CONCESSIONE</b>	<b>17</b>
4. <b>DURATA</b>	<b>18</b>
5. <b>SOCIETÀ DI PROGETTO</b>	<b>19</b>
6. <b>FASI DELLA CONCESSIONE</b>	<b>20</b>
<b>PARTE II: DIRITTI ED OBBLIGHI DELLE PARTI</b>	<b>21</b>
7. <b>PRINCIPALI OBBLIGAZIONI</b>	<b>21</b>
8. <b>ESPROPRI</b>	<b>22</b>
9. <b>SOTTOSERVIZI INTERFERENTI</b>	<b>22</b>
10. <b>PROGETTAZIONE</b>	<b>23</b>
11. <b>APPROVAZIONI DEI PROGETTI, REVISIONI E VARIANTI.</b>	<b>25</b>
12. <b>ESECUZIONE DEI LAVORI</b>	<b>26</b>
13. <b>PERMESSI E AUTORIZZAZIONI</b>	<b>27</b>
14. <b>TERRENI E SOTTOSERVIZI INTERFERENTI</b>	<b>27</b>
15. <b>DISCIPLINA GENERALE DELL'ESECUZIONE DEI LAVORI</b>	<b>29</b>
16. <b>PREPARAZIONE DELLA MESSA IN SERVIZIO</b>	<b>29</b>
17. <b>COLLAUDO E MESSA IN SERVIZIO</b>	<b>29</b>
18. <b>COLLAUDO IN CORSO D'OPERA</b>	<b>29</b>
19. <b>CAUZIONI E GARANZIE</b>	<b>30</b>
20. <b>ASSICURAZIONI</b>	<b>31</b>
21. <b>SOGGETTO ESERCENTE</b>	<b>32</b>
22. <b>OBBLIGAZIONI DEL CONCESSIONARIO</b>	<b>33</b>
23. <b>OBBLIGAZIONI DEL CONCEDENTE</b>	<b>34</b>

<b>PARTE III: ASPETTI FINANZIARI</b>	<b>35</b>
24. <b>MONTAGGIO FINANZIARIO</b>	<b>35</b>
25. <b>CONDIZIONI DI GARANZIA PER L'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO</b>	<b>41</b>
26. <b>DISPOSIZIONI FINANZIARIE PER LE LINEE ENTRATE IN ESERCIZIO</b>	<b>42</b>
27. <b>CENTRALIZZAZIONE DEI PROVENTI DA VENDITA DEI TITOLI DI VIAGGIO</b>	<b>43</b>
<b>PARTE IV: CONDIZIONI GENERALI SUPPLEMENTARI</b>	<b>43</b>
28. <b>PROCEDURA PER LE CONTESTAZIONI E LA COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE</b>	<b>43</b>
29. <b>CLAUSOLA COMPROMISSORIA</b>	<b>43</b>
30. <b>PROCEDURA DI REVISIONE DELLA CONCESSIONE</b>	<b>44</b>
31. <b>RECESSO DEL CONCESSIONARIO</b>	<b>44</b>
32. <b>REVOCA DELLA CONCESSIONE</b>	<b>45</b>
33. <b>RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE</b>	<b>45</b>
34. <b>RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO</b>	<b>45</b>
35. <b>INDENNITÀ</b>	<b>46</b>
36. <b>EFFETTI DELL'ESTINZIONE DELLA CONCESSIONE</b>	<b>47</b>
37. <b>SOSTITUZIONE DEL CONCESSIONARIO E SUBENTRO</b>	<b>47</b>
38. <b>MODIFICHE SOGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO</b>	<b>47</b>
39. <b>SCADENZA DELLA CONCESSIONE</b>	<b>47</b>
40. <b>SPESE</b>	<b>48</b>

PREMESSO, altresì, che i seguenti allegati alla presente Convenzione ne costituiscono parte integrante e sostanziale:

- ALLEGATO 5 Piano Economico Finanziario asseverato, con *assumptions book*.
- 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.
- ALLEGATO 6 BIS Planimetria Progetto Autorizzato.
- ALLEGATO 6 TER Planimetria Progetto Obiettivo.
- ALLEGATO 7 Cronoprogramma.
- ALLEGATO 8 Definizione dei costi effettivamente sostenuti dal Concessionario ai fini della determinazione dell'indennità di cui all'art. 35.1 lett. a) della



Convenzione di Concessione.

- ALLEGATO 9 Testo aggiornato di Accordo Diretto.
- ALLEGATO 10 Offerta del materiale rotabile.
- ALLEGATO 12 Allegato K al Verbale Intermedio.
- ALLEGATO 13 Piano delle Attività.
- ALLEGATO 14 Tavola 2 "Riformulazione dei parametri di esercizio".

**PREMESSO ALTRESÌ:**

- A** che il Concedente ha programmato, ai sensi della Legge 109/94, di realizzare un sistema integrato di tranvia nel territorio dei Comuni di Firenze e Scandicci, articolato in una 1<sup>a</sup> linea: Firenze S.M.N. - Scandicci in una 2<sup>a</sup> linea: Peretola - P.zza della Libertà ed in una 3<sup>a</sup> linea: Careggi - Viale Strozzi, (I Lotto), (il quale Lotto è suscettibile di prolungamento e completamento, subordinato all'erogazione di un ulteriore finanziamento pubblico);
- B** che tale sistema tranvia è stato inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture e degli Insediamenti Produttivi di preminente interesse nazionale, di cui all'art. 1 della Legge n. 443/2001 ed all'art. 1 del D.Lgs. n. 190/2002, approvato con delibera CIPE N. 121/2001, all'Allegato 2, punto 17, laddove è denominato "Sistema a guida vincolata di Firenze (tranvia fiorentina)";
- C** che è stato stabilito dal Concedente che tale sistema tranvia possa essere progettato, costruito, in parte finanziato, gestito e mantenuto da soggetti privati, utilizzando i principi della finanza di progetto;
- D** che pertanto il Comune di Firenze ha sollecitato l'invio di proposte, da parte di soggetti interessati ad un Partenariato Pubblico Privato per l'affidamento di una concessione per la progettazione, costruzione, parziale finanziamento, gestione e manutenzione del Sistema Tranvia, come sopra individuato alla lettera A, fornendo ai soggetti interessati gli elaborati progettuali definitivi esistenti sulla linea 2, sulla linea 3 e il progetto preliminare dell'estensione della linea 3;
- E** che il Comune di Firenze con delibera G.C. n. 765 del 9.9.2003 ha dichiarato di pubblico interesse la proposta presentata ex art. 37-bis Legge 109/94 dal raggruppamento temporaneo di imprese definito "Concessionario";
- F** che successivamente alla dichiarazione di pubblico interesse della proposta è stata portata a termine, con l'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, una variante al progetto della linea 3 (I Lotto), i cui effetti economici e finanziari, consistenti in una variata distribuzione della spesa, sono stati recepiti nel Piano Economico Finanziario allegato alla presente Convenzione;
- G** che la presente Convenzione ed i Contratti di Progetto (come di seguito definiti) che precisano le attività di ingegneria, di costruzione e di gestione, stabiliscono una struttura per il finanziamento della progettazione, costruzione, gestione e manutenzione del Sistema Tranvia (come di seguito definito), secondo le modalità stabilite nel Piano Economico Finanziario: (a) attraverso un contributo in conto capitale, assicurato dal Comune di Firenze, (b) attraverso il capitale sociale della Società di Progetto ed il finanziamento subordinato dei soci della Società di Progetto, (c) attraverso l'indebitamento verso gli Enti Finanziatori per il reperimento del complemento finanziario necessario per la realizzazione dell'opera, (d) attraverso Contributi in Conto Esercizio versati al Concessionario derivanti dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico di trasporto, (e)

attraverso la percezione da parte del Concessionario e/o da parte del Soggetto Esercente dei ricavi da traffico ed entrate strumentali e connesse;

- H** che il complemento di finanziamento fornito dagli Enti Finanziatori, necessario 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.
- I** 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, ivi inclusi, in particolare, il Piano Economico Finanziario ed il Cronoprogramma (entrambi come di seguito definiti) e ne formano parte integrante, e che ogni variazione a detti presupposti o condizioni di base, apportata dal Concedente ovvero da norme legislative e regolamentari o da altre cause non dipendenti dal Concessionario, le quali determinino una modifica all'equilibrio economico finanziario del Piano, comporterà la sua necessaria revisione alle condizioni stabilite nella presente Convenzione;
- J** che la progettazione, realizzazione e gestione del Sistema Tranvia sarà assicurata nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e delle disposizioni di cui alla Convenzione e relativi allegati;
- K** che le parti, al fine di assicurare la promozione e lo sviluppo integrato dei servizi di trasporto pubblico, anche mediante la gestione integrata della vendita dei titoli di viaggio, dei sistemi di tariffazione, del controllo della rete e della qualità, dell'informazione ai viaggiatori, e di ogni servizio alla clientela che possa essere comune ed utile allo scopo sopra dichiarato, e ciò anche per agevolare la gestione delle conseguenze sociali che possono risultare dalla ristrutturazione della rete di trasporto su gomma, considerano essenziale la partecipazione nel Concessionario e nel Soggetto Esercente di ATAF e/o direttamente del Comune di Firenze;
- L** che la società RATP International S.A. è, sin dalla presentazione della Proposta e sin dalla stipula della Convenzione di Concessione 2005, autorizzata a sostituire nei suoi obblighi, nei suoi diritti, nelle sue attività, nei suoi accordi e nelle sue azioni, altra società del gruppo RATP, a condizione che tale società sia posseduta direttamente o indirettamente almeno al 70% dalla società-madre di RATP I (RATP – Régie Autonome des Transports Parisiens), e che comunque fruisca dei medesimi requisiti presentati da RATP International S.A.;
- M** 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;
- N** 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;
- O** che con provvedimento dirigenziale n. 2005/DD/05630 del 17 giugno 2005, immediatamente esecutivo, il RUP ha determinato di aggiudicare la Concessione al Concessionario, 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;

- 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.

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

per la presente Convenzione, previa approvazione e ratifica ad ogni effetto della suesposta narrativa, le parti, come sopra costituite, convengono e stipulano:



### **PARTE I: DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **1. PREMESSE**

##### **1.1 Generalità**

- 1.1.1 Le note preliminari di principio e le premesse formano parte integrante della presente Convenzione, che prevale sulle premesse e sulle note preliminari di principio.
- 1.1.2 Gli allegati fanno parte della presente Convenzione ed hanno la medesima forza ed effetto, salvo laddove espressamente escluso;
- 1.1.3 Ogni riferimento a clausole ed allegati è fatto alle clausole ed allegati della presente Convenzione.

##### **1.2 Incoerenza**

In caso di qualsiasi incoerenza tra le previsioni di questa Convenzione e quelle degli allegati, si applicherà il seguente ordine di priorità (salvo dove contrariamente ed espressamente previsto):

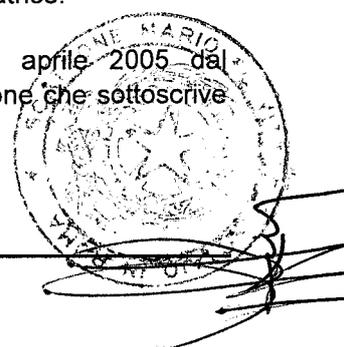
- 1.2.1 questa Convenzione;
- 1.2.2 tutti gli allegati.

#### **2. DEFINIZIONI**

Nella presente Convenzione ed in ogni altro documento ad essa relativo, le seguenti parole ed espressioni avranno i seguenti significati:

**Definizioni****Significati**

<b>Accordo Diretto</b>	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.
<b>ATAF</b>	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.
<b>1° Atto Aggiuntivo</b>	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.
<b>2° Atto Aggiuntivo</b>	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).
<b>3° Atto Aggiuntivo</b>	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).
<b>Atto di Transazione</b>	l'atto di transazione ex art. 239 del D.lgs. 163/2006 sottoscritto in data 17 aprile 2014 tra il Concedente ed il Concessionario.
<b>Avviso Pubblico</b>	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.
<b>Capitolato d'Oneri</b>	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.
<b>Capitolato d'Oneri Dettagliato</b>	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.
<b>Concedente</b>	il Comune di Firenze, amministrazione aggiudicatrice.
<b>Concessionario</b>	la Società di Progetto costituita in data 7 aprile 2005 dal raggruppamento aggiudicatario della Concessione che sottoscrive la Convenzione.



<b>Concessione</b>	l'affidamento della progettazione, realizzazione, parziale finanziamento, gestione e manutenzione del sistema tranvia di cui all'art. 3 che segue.
<b>Contratti di Progetto</b>	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.
<b>Contratto di Costruzione</b>	il contratto stipulato tra il Concessionario e il Soggetto Costruttore, avente ad oggetto la revisione del progetto definitivo, la progettazione esecutiva e la 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.
<b>Contratto di Finanziamento</b>	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.
<b>Contratto di Gestione</b>	il contratto stipulato tra il Concessionario e il Soggetto Esercente avente ad oggetto la Gestione del Sistema Tranvia, ivi comprese le attività di pre-esercizio commerciale, come di volta in volta modificato e/o integrato.
<b>Contratto di Ingegneria</b>	<p>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:</p> <p>(i) studi di fattibilità e progettazioni preliminari delle varianti (incluse le Varianti Progetto Obiettivo);</p> <p>(ii) progettazione definitiva ed esecutiva della deviazione dei Sottoservizi Interferenti;</p> <p>(iii) direzione lavori relativa al Progetto Autorizzato ed alla deviazione dei Sottoservizi Interferenti;</p> <p>(iv) coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione;</p> <p>(v) assistenza per il collaudo tecnico-amministrativo della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia; e</p> <p>(vi) progettazione preliminare dell'eventuale prolungamento della Linea 3 (I Lotto) in conformità a quanto previsto all'art. 3.2.8 che segue.</p>

<b>Contributo in Conto Esercizio</b>	parte della remunerazione del Concessionario, corrispondente alla somma versata dal Concedente per ogni Km*vettura prodotto, come meglio definito nei successivi artt. 24.6 e 24.7, nonché nel Contratto di Gestione.
<b>Convenzione di Concessione 2005</b>	la convenzione di concessione rep. n. 60525 stipulata in data 20 giugno 2005 tra il Concedente ed il Concessionario.
<b>Convenzione di Concessione o Convenzione</b>	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.
<b>Cronoprogramma</b>	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.
<b>D.lgs. 163/2006</b>	il decreto legislativo n. 163 del 12 aprile 2006 e ss.mm.ii.
<b>Data di Messa in Esercizio della Linea 1</b>	il 14 febbraio 2010.
<b>Data di Efficacia</b>	il 20 giugno 2005.
<b>Data di Estinzione</b>	la data in cui la Concessione cesserà di essere efficace e vincolante per le parti, che coincide con la cessazione di efficacia della Convenzione.
<b>Decreto Antimafia</b>	indica il Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159 come di volta in volta modificato e/o integrato.
<b>Delibera 52</b>	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 Linee 2 e la Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia.
<b>Direttore dei Lavori</b>	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.
<b>Direttore Tecnico del Contratto</b>	il soggetto nominato dal Concessionario che svolge le funzioni indicate nell'allegato 12.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

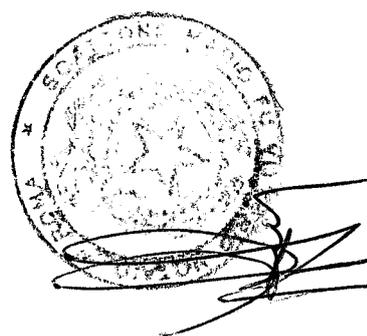


<b>Documenti Finanziari</b>	i Documenti Finanziari come definiti di volta in volta nel Contratto di Finanziamento.
<b>DPR 554/99</b>	il Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21 dicembre 1999 e ss.mm.ii. Resta inteso che, ai fini della presente Convenzione, ogni riferimento al DPR 554/99 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.
<b>Enti Finanziatori</b>	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 <i>credit enhancement</i> , i <i>noteholders</i> , nonché le banche hedging e la banca depositaria.
<b>Enti Gestori dei Sottoservizi</b>	Enel Distribuzione S.p.A., Fiorentinagas S.p.A. (oggi Toscana Energia S.p.A.), Publicacqua 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.
<b>Fase di Costruzione</b>	la fase di cui all'art. 6.2 della presente Convenzione.
<b>Fase di Gestione</b>	la fase di cui all'art. 6.3 della presente Convenzione.
<b>Fase di Progettazione</b>	la fase di cui all'art. 6.1 della presente Convenzione.
<b>Flussi di Disponibilità Liquide</b>	la somma semestrale che il Concessionario utilizzerà per far fronte al pagamento agli Enti Finanziatori del servizio del debito; tale somma semestrale è la risultante della somma algebrica delle seguenti operazioni di gestione: Margine Operativo Lordo +/- variazione del capitale circolante commerciale (derivante dalla differenza tra crediti commerciali e debiti commerciali) +/- variazione del TFR - investimenti operativi - altri costi capitalizzati - imposte + interessi attivi su conto corrente.
<b>Gestione del Sistema Tranvia</b>	le attività che, nel loro complesso, consentono di produrre i servizi di trasporto tranviario; tali attività comprendono sia il movimento tranviario che la manutenzione, ivi compresi gli interventi di ripristino e di ammodernamento nonché il pre-esercizio commerciale.

<b>Legge 109/94</b>	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.
<b>Legge 136/2010</b>	la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187 e ss.mm.ii.
<b>Linea 1</b>	la linea Firenze S.M.N.-Scandicci del Sistema Tramvia
<b>Linea 2</b>	la linea Peretola - Piazza dell'Unità del Sistema Tramvia
<b>Linea 3 (I Lotto)</b>	la linea Careggi - Viale Strozzi del Sistema Tramvia.
<b>Linee</b>	congiuntamente, la Linea 1, la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) e ciascuna di esse una "Linea".
<b>Nulla Osta all'Esercizio</b>	il nulla osta all'entrata in servizio del Sistema Tramvia 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).
<b>Offerta</b>	l'offerta presentata dal Promotore nella procedura concorrenziale indetta dal Concedente ai sensi dell'art. 37-quater della Legge 109/94.
<b>Periodo Rilevante</b>	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.
<b>Piano delle Attività</b>	la tabella dei tempi previsti per la progettazione e realizzazione del Progetto Obiettivo, inclusa la deviazione dei relativi Sottoservizi Interferenti, di cui all'allegato 13 alla presente Convenzione di Concessione.
<b>Piano Economico Finanziario o Piano o PEF</b>	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.

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*



<b>Progetto Autorizzato</b>	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 Belfiore 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.
<b>Progetto Obiettivo</b>	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.
<b>Promotore</b>	il soggetto che formula la Proposta di cui all'art. 37-bis della Legge 109/94.
<b>Proposta</b>	l'insieme dei documenti presentati dal Promotore in risposta all'Avviso Pubblico emesso dal Concedente in data 24 ottobre 2002 e successive modifiche.
<b>Protocolli di Intesa</b>	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.
<b>Responsabile Unico del Procedimento</b>	il soggetto nominato dal Concedente ai sensi dell'art. 7.3 della presente Convenzione che svolge le attività di vigilanza e controllo previste dalla legge e quelle indicate nell'allegato 12 alla presente Convenzione di Concessione.
<b>Ricavo Unitario per Viaggio</b>	il prezzo del viaggio per passeggero entrante nel servizio tramviario 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.
<b>Sistema Tranvia</b>	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.
<b>Società di Progetto</b>	ha il significato di cui all'art. 5.1 della presente Convenzione di Concessione.

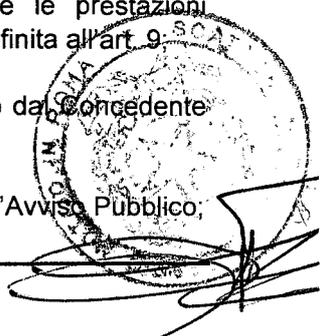
<b>Soggetto Costruttore</b>	il soggetto che ha stipulato il Contratto di Costruzione con il Concessionario.
<b>Soggetto Esercente</b>	la società per azioni denominata Gestione ed Esercizio Sistema Tranvia S.p.A. (GEST) che ha stipulato il Contratto di Gestione con il Concessionario.
<b>Soggetto per l'Ingegneria</b>	il soggetto che ha stipulato il Contratto di Ingegneria con il Concessionario.
<b>Sottoservizi Interferenti</b>	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.
<b>Stato di Avanzamento Lavori o SAL</b>	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.
<b>Variante Centro Storico</b>	la variante di cui alla lettera L.1 della Delibera 52.
<b>Varianti Progetto Obiettivo</b>	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.
<b>Verbale Intermedio</b>	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.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

### 3. OGGETTO DELLA CONCESSIONE

- 3.1 La presente Convenzione ha per oggetto l'affidamento, da parte del Concedente a titolo esclusivo al Concessionario, delle attività correlate alla realizzazione del Sistema Tranvia, ed all'esecuzione delle attività di Gestione del Sistema Tranvia, in conformità con i termini e le condizioni previste dalla presente Convenzione.
- 3.2 In particolare, il Concedente affida al Concessionario:
  - 3.2.1 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;
  - 3.2.2 la verifica dei requisiti funzionali contenuti nel progetto definitivo fornito dal Concedente nell'ambito dell'Avviso Pubblico;
  - 3.2.3 la revisione del progetto definitivo fornito dal Concedente nell'ambito dell'Avviso Pubblico;



- 3.2.4 l'ingegneria, la realizzazione e la gestione della 2<sup>a</sup> Linea del Sistema Tranvia;
- 3.2.5 l'ingegneria, la realizzazione e la gestione della Linea 3 (I Lotto) del Sistema Tranvia;
- 3.2.6 la gestione della Linea 1 del Sistema Tranvia;
- 3.2.7 la progettazione fino al livello definitivo delle Varianti Progetto Obiettivo;
- 3.2.8 la progettazione preliminare, comprensiva 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; e
- 3.2.9 l'ingegneria, la realizzazione e la gestione dell'eventuale completamento della 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 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.

3.3 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.

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.

#### 4. DURATA

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 della 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 delle Linee 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.

## 5. SOCIETÀ DI PROGETTO

5.1 Il raggruppamento aggiudicatario della Concessione ha costituito, ai sensi e per gli effetti dell'art. 37-quinquies della Legge 109/94, dopo l'aggiudicazione una società di progetto in forma di S.p.A., che è subentrata di diritto nel rapporto di Concessione all'aggiudicatario, senza necessità di approvazione o autorizzazione alcuna (la "Società di Progetto").

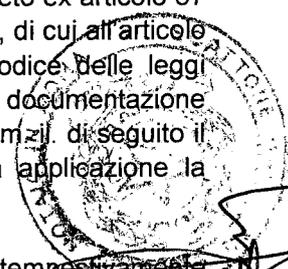
5.2 Le quote sociali sottoscritte all'atto della costituzione della Società di Progetto, corrispondono a quelle indicate in sede di Proposta, essendo in particolare specificato che il 24,9% del capitale è sottoscritto da RATP International S.A. o da altra società del gruppo RATP avente le caratteristiche precisate dall'art. 21.2 della presente Convenzione e che è comunque riservata una quota del 24,1% del capitale della Società di Progetto ad ATAF e/o direttamente al Comune di Firenze. Resta inteso che nel caso in cui tale società cessi di essere controllata direttamente dal Comune di Firenze, le azioni da essa detenute dovranno essere acquistate, al loro valore nominale, direttamente dal Comune di Firenze o da altra società controllata dal Comune di Firenze; nel caso in cui il Comune di Firenze non optasse per nessuna di tali soluzioni, le azioni dovranno essere acquistate da altro soggetto ritenuto di gradimento dei soci del Concessionario e comunque degli Enti Finanziatori. Il trasferimento delle azioni della Società di Progetto di proprietà degli azionisti facenti parte del Soggetto Esercente (i Soci Gestori), resta subordinato al gradimento del Concedente, che potrà essere negato solo nel caso in cui l'acquirente non sia scelto tra soggetti che svolgono l'attività di gestori di servizi di trasporto pubblico, che offrano garanzie sufficienti in ordine alla propria capacità finanziaria o commerciale, che non si trovino per l'attività svolta in posizione di concorrenza e di conflitto d'interessi con la Società di Progetto e che abbiano competenze e requisiti analoghi a quelli posseduti dal socio cedente. Le modalità di esercizio del gradimento sono definite nello statuto della Società di Progetto vigente al momento della sottoscrizione della presente Convenzione, espressamente accettate dal Concedente. Qualora il gradimento venga negato, contestualmente, con la medesima comunicazione, dovrà essere indicato altro acquirente gradito. In caso contrario il socio sarà libero di cedere le proprie azioni a chi ritenga opportuno. In caso di inosservanza di quanto precedentemente prescritto, il trasferimento delle partecipazioni non sarà efficace nei confronti della Società di Progetto e pertanto l'acquirente non avrà diritto di essere iscritto nel libro soci, non sarà legittimato all'esercizio del diritto di voto e degli altri diritti amministrativi e non potrà alienare la partecipazione (o parte di essa) con effetto verso la Società di Progetto.

Gli azionisti costituenti il Soggetto Costruttore hanno sottoscritto complessivamente il 49% del capitale della Società di Progetto.

L'azionista Soggetto per l'Ingegneria ha sottoscritto il 2% del capitale della Società di Progetto.

5.3 Le modalità per la cessione delle quote sociali sono quelle determinate dalla legge e dalla presente Convenzione.

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.

## 6. FASI DELLA CONCESSIONE

La Concessione si articola in tre fasi:

- 6.1 **Fase di Progettazione:** in questa fase il Concedente affida al Concessionario le attività di revisione della progettazione definitiva, di progettazione esecutiva e di ingegneria in genere, nonché le attività di cui al Cronoprogramma.
- 6.2 **Fase di Costruzione:** in questa fase il Concedente affida al Concessionario le attività di realizzazione del Sistema Tranvia, nonché le attività stabilite al successivo art. 9; in questa fase sono altresì comprese tutte le attività di preparazione del servizio commerciale, definito anche pre-esercizio di gestione.
- 6.3 **Fase di Gestione:** in questa fase il Concessionario affida le attività di esercizio e gestione (compresa la manutenzione) del Sistema Tranvia ad un Soggetto Esercente.
- 6.4 I contraenti del Contratto di Ingegneria e del Contratto di Costruzione rispondono al Concessionario del pieno e corretto assolvimento delle loro obbligazioni, sino al certificato di collaudo, ai sensi dell'art. 199 DPR 554/99 delle opere, degli impianti e del sistema, nonché dei periodi di garanzia. Il Soggetto Esercente risponde al Concessionario per le attività di pre-esercizio commerciale.

Il Soggetto Esercente risponde al Concessionario della corretta esecuzione del servizio di esercizio e gestione (compresa la manutenzione) del Sistema Tranvia, e del pieno e completo assolvimento delle proprie obbligazioni, dall'inizio dell'esercizio commerciale e sino al termine della Fase di Gestione.

Per tutta la durata della Concessione, il Concessionario svolgerà ogni attività di supervisione,

direzione, controllo ed assistenza, nonché ogni altra azione ad esso attribuita in virtù della presente Convenzione, al fine di assicurare il migliore ed efficiente funzionamento del Sistema Tranvia e l'assolvimento di tutte le obbligazioni assunte con la presente Convenzione.

## PARTE II: DIRITTI ED OBBLIGHI DELLE PARTI

### CAPO I: GENERALITA'

#### 7. PRINCIPALI OBBLIGAZIONI

##### 7.1 *Principali Obbligazioni del Concessionario*

Il Concessionario accetta la Concessione e per l'effetto si impegna ad eseguire e far eseguire, secondo le modalità ed alle condizioni stabilite nella presente Convenzione: gli studi, le prestazioni di ingegneria, le prestazioni di natura giuridica, le prestazioni di natura finanziaria e le attività specifiche della Fase di Costruzione, le attività di preparazione della gestione nonché la gestione stessa, inerenti l'oggetto della Concessione e, in generale, tutte le attività di organizzazione, programmazione, supervisione e controllo necessarie ad assicurare il buon esito della Concessione, ad eccezione di quelle espressamente poste a carico del Concedente in virtù della presente Convenzione.

In caso di violazione delle predette obbligazioni, il Concessionario incorrerà nelle conseguenze di volta in volta disciplinate dalla presente Convenzione e dalla normativa vigente.

Il Concedente rimane estraneo ai rapporti afferenti ai Contratti di Progetto per le prestazioni tecniche, per la realizzazione e per la Gestione del Sistema Tranvia, nei limiti di quanto stabilito dalla presente Convenzione.

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.

##### 7.2 *Principali Obbligazioni del Concedente*

Il Concedente avrà l'obbligo di compiere tutte le azioni poste a suo carico dalla presente Convenzione, e di seguito specificate, al fine di consentire al Concessionario l'esecuzione dei lavori per la realizzazione del Sistema Tranvia e la successiva gestione dello stesso, a partire dalla disponibilità dei terreni per la realizzazione della deviazione dei Sottoservizi Interferenti, nonché per la realizzazione della piattaforma (sede tranviaria) lungo tutto il tracciato e i vari cantieri, ed in genere per consentire la corretta esecuzione della Concessione, nei termini, alle condizioni e con i tempi previsti dalla presente Convenzione e relativi allegati.

In caso di violazione delle predette obbligazioni, il Concedente incorrerà nelle conseguenze di volta in volta disciplinate nella presente Convenzione e nella normativa vigente.

##### 7.3 *Poteri di vigilanza e di controllo*

Il Concedente ha il diritto di verificare che il Concessionario assicuri il rispetto degli impegni indicati nella presente Convenzione e relativi allegati. Le forme e le modalità di controllo e monitoraggio dovranno assicurare che le verifiche siano effettuate dal Concedente su ogni fase della Concessione ed ogni aspetto del servizio.



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.

Le competenze del Responsabile Unico del Procedimento individuato dal Concedente e del Direttore 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.

## **CAPO II: DIRITTI ED OBBLIGHI DELLE PARTI DURANTE LE FASI DI PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE**

### **8. ESPROPRI**

Il Concedente si impegna a realizzare gli espropri di cui al successivo art. 14.2 e comunque a consegnare i beni oggetto degli espropri per realizzare il Sistema Tranvia, nei tempi previsti nel Cronoprogramma, lasciando indenne il Concessionario da ogni conseguenza pregiudizievole derivante dal mancato rispetto dei tempi ivi previsti.

### **9. SOTTOSERVIZI INTERFERENTI**

#### **9.1 Generalità**

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 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.

#### **9.2 Coordinamento con gli Enti Gestori dei Sottoservizi**

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. Qualora 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.

### 9.3 **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) dal Concedente 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.

## 10. **PROGETTAZIONE**

- 10.1 Il Concessionario si impegna ad effettuare la revisione del progetto definitivo come precisato nel Contratto di Costruzione.
- 10.2 Il Concessionario, attraverso il Soggetto Costruttore, procederà alla redazione degli elaborati progettuali esecutivi, i quali definiranno in dettaglio la natura e le condizioni d'esecuzione delle opere, strutture, impianti e materiale rotabile ed installazioni da realizzare.
- 10.3 La redazione del progetto esecutivo, che sarà realizzato dal Soggetto Costruttore, facente parte del Contratto di Costruzione e la relativa approvazione da parte del Concedente e/o delle Autorità competenti, costituiscono condizioni essenziali per la prosecuzione delle attività definite nella presente Convenzione.
- 10.4 Il Concessionario, nell'ambito della predisposizione degli eventuali adeguamenti del progetto definitivo e del progetto esecutivo, si fa carico di sottoporre al Concedente modifiche (varianti, complementi, opzioni, etc.) e integrazioni che siano ritenute necessarie per la migliore funzionalità del Sistema Tramvia. Le eventuali modifiche o integrazioni non dovranno comportare maggiori oneri per il Concedente e dovranno comunque garantire condizioni di servizio, di sicurezza e di durata almeno equivalenti alle soluzioni originarie, come definite nel progetto definitivo redatto a cura del

Concedente, e non potranno essere adottate e realizzate se non previa approvazione del Concedente, nel rispetto delle condizioni di cui all'art. 11.

10.5 Il Concessionario si impegna ad effettuare la progettazione secondo la tempistica prevista nel Cronoprogramma e come definita nel Contratto di Costruzione.

10.6 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 Concessionario 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 Concessionario ritardi, per causa a lui imputabile, la redazione dei progetti di cui al Cronoprogramma 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 (IVA 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 (IVA 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 nonché <sup>(2)</sup> 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 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 rispetto 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.

10.7 Per la corresponsione degli incentivi di cui all'art. 18 della Legge 109/94 da ripartire ai sensi dell'apposito regolamento comunale utilizzando le somme al riguardo previste fra i costi di investimento, la Società di Progetto disporrà il trasferimento dei relativi fondi al Concedente sulla scorta dei fabbisogni ed in rapporto all'esecuzione della Convenzione di Concessione per quanto attinente all'investimento.

## 11. APPROVAZIONI DEI PROGETTI, REVISIONI E VARIANTI.

11.1 I progetti definitivi ed esecutivi saranno sottoposti al Concedente affinché, prima dell'approvazione, il Responsabile Unico del Procedimento di cui all'art. 7.3 della presente Convenzione proceda alla validazione, secondo quanto stabilito dall'art. 47 del DPR 554/99. La validazione deve essere eseguita nel termine di 30 (trenta) giorni dalla presentazione dei progetti, e le relative spese sono poste a carico del Concessionario nei limiti di quanto stabilito nel Piano Economico Finanziario fino ad un massimo di Euro 857.000,00 = (ottocentocinquantasettemila) oltre IVA.

11.2 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; 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), dell'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 all'allegato F del 3° Atto Aggiuntivo.

11.3 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. Nel caso in cui, a seguito di verifiche in contraddittorio tra le parti, che le modifiche proposte dal Concedente comportino alterazione degli elementi economico-finanziari e/o tecnici indicati nella Proposta e/o nel Piano Economico Finanziario, il Concessionario avrà diritto di attivare la procedura di revisione

della Concessione, ai sensi degli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione.

- 11.4 Qualora all'esito delle indagini sui Sottoservizi Interferenti e sulla progettazione esecutiva della loro deviazione, nonché all'esito della verifica dei requisiti funzionali del sistema definiti nella documentazione fornita dal Concedente di cui al precedente art. 3.2.2 ed in sede di revisione del progetto definitivo di cui all'art. 3.2.3, si determinasse la necessità di apportare modifiche al tracciato, alle opere e/o alla consistenza delle forniture del materiale rotabile, onde consentire il rispetto del modello di esercizio proposto, determinando una modifica del Piano Economico Finanziario, ciò comporterà la necessaria revisione della Concessione da attuare mediante rideterminazione delle nuove condizioni di equilibrio. In sede di revisione verranno definite le conseguenti modificazioni del Cronoprogramma e gli eventuali ulteriori termini parziali di esecuzione in conformità al Cronoprogramma modificato. La consegna dei lavori e la conseguente decorrenza del termine di esecuzione saranno, in tal caso, rideterminate dal Cronoprogramma modificato.
- 11.5 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.

## 12. ESECUZIONE DEI LAVORI

- 12.1 Le condizioni per la realizzazione dei lavori, delle forniture, degli impianti e del materiale rotabile sono definite nel Contratto di Costruzione da intendersi a prezzo fisso "chiavi in mano" 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.
- 12.2 12.2(a) Fermo restando quanto previsto all'articolo 11.3 che precede, le parti altresì 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 IVA esclusa 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.

### 13. PERMESSI E AUTORIZZAZIONI

- 13.1 Il Concedente si impegna a rilasciare e/o far rilasciare, mantenere e/o far mantenere e, all'occorrenza, rinnovare e/o far rinnovare, in tempo utile per soddisfare alle condizioni della Convenzione, i permessi, autorizzazioni, nulla osta, approvazioni ed atti comunque denominati richiesti dalle Autorità competenti, per le necessità della progettazione, costruzione, finanziamento, gestione e manutenzione del Sistema Tranvia, così come previsti nella Convenzione, compresa la messa a disposizione dei terreni necessari per la costruzione, gestione e manutenzione del Sistema Tranvia, l'omologazione e la messa in servizio dello stesso.
- 13.2 Il Concedente si occuperà della deviazione del traffico stradale in base alle esigenze della costruzione, gestione e manutenzione del Sistema Tranvia, e si impegna altresì a modificare le condizioni generali di traffico, ai sensi dell'art. 23.4 della Convenzione, in modo che sia possibile rispettare la velocità commerciale del Sistema Tranvia sulla quale si basa l'Offerta e che sono definite nel Contratto di Gestione, tenuto conto delle possibilità intrinseche e tecniche del sistema stesso.
- 13.3 Il Concedente si farà carico delle conseguenze di qualsiasi natura che risultino da rivendicazioni di terzi nei confronti degli atti sopra citati, così come di quelle risultanti dall'abrogazione, decadenza, sospensione o revoca di uno di tali atti, sempre che non sia dimostrata una responsabilità del Concessionario. Il Concedente assicura contestualmente il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario di cui al Piano Economico Finanziario, in caso di prescrizioni o condizioni fissate dagli atti delle Autorità competenti, anche mediante un'integrazione del prezzo e/o un allungamento della durata della Concessione, salvo l'attivazione delle procedure di revisione di cui agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione.
- 13.4 Fermo restando quanto previsto dall'art.13.1 e richiamate le previsioni di cui all'art. 25.2.3 e 25.2.1 della Convenzione di Concessione:
- (i) il Concedente, anche in riferimento alle Varianti Progetto Obiettivo, si impegna 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 conforme 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.

#### 14. **TERRENI E SOTTOSERVIZI INTERFERENTI**

- 14.1 L'insieme dei terreni interessati dalla Concessione comprende, durante la Fase di Costruzione e per tutto il periodo necessario, tutti i terreni e le aree necessarie all'esecuzione delle opere, e durante la Fase di Gestione, i terreni e le aree necessarie alla gestione e manutenzione del Sistema Tramvia. Sono a carico del Concedente le pratiche necessarie agli espropri e ciò fino alla realizzazione degli stessi.
- 14.2 E' a carico del Concedente, al momento della approvazione del progetto esecutivo, anche l'approvazione di un piano d'uso delle zone interessate all'esecuzione dei lavori, che verrà proposto dal Concessionario, il quale fornirà altresì l'assistenza tecnica relativamente agli eventuali adeguamenti del piano particellare degli espropri.
- 14.3 Il Concedente garantisce al Concessionario il godimento e l'utilizzo esclusivo dei terreni e delle aree concesse, così come il loro accesso, per tutta la durata necessaria per la Concessione, e saranno a suo carico tutti i ricorsi, azioni e pretese da chiunque esercitate sui terreni ed aree concesse o sulla loro utilizzazione da parte del Concessionario, che sia conforme ai termini della Concessione.
- 14.4 I terreni e le aree interessate dalla Concessione saranno consegnati al Concessionario e da questi al Soggetto Costruttore, liberi da ogni occupazione e vincolo, e da ogni servitù e diritti di terzi che possano costituire un ostacolo alla realizzazione dei lavori restando inteso che l'attività di demolizione dell'edificio sulle aree interessate, come da elaborati progettuali allegati alla Convenzione di Concessione 2005 è svolta nell'ambito del Contratto di Costruzione. Resta altresì inteso che tale consegna dei terreni e delle aree avverrà, nei tempi previsti dal Cronoprogramma.
- 14.5 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.
- 14.6 La consegna dei terreni e delle aree interessate avverrà a seguito di un sopralluogo compiuto dalle parti sugli immobili stessi, all'esito del quale sarà redatto e sottoscritto un verbale di consegna dal quale risulti che il Concessionario ha preso visione di dette aree e ne accetta la consegna da parte del Concedente.
- 14.7 Nell'ipotesi in cui le suddette aree e terreni non risultassero in tutto o in parte disponibili entro il termine di 6 (sei) mesi dalla data prevista nel Cronoprogramma per le deviazioni dei Sottoservizi Interferenti e ciò comportasse un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario della Concessione non ristabilito con la procedura di cui agli artt. 30 e, ove applicabili, seguenti della presente Convenzione di Concessione, il Concessionario potrà risolvere la Convenzione per inadempimento del Concedente ai sensi del successivo art. 33.
- 14.8 Su tali aree e terreni, il Concessionario avrà il diritto di costruire le opere, di gestirle funzionalmente

e di sfruttarle economicamente per tutta la durata della Concessione.

- 14.9 Il Concessionario dovrà ripristinare e restituire al Concedente, alle condizioni ed entro i termini che saranno fra essi convenuti, i terreni e le aree messe temporaneamente a disposizione, non appena questi non saranno più necessari.

## 15. DISCIPLINA GENERALE DELL'ESECUZIONE DEI LAVORI

- 15.1 I lavori dovranno essere eseguiti in conformità alle prescrizioni degli elaborati tecnici, grafici e prestazionali di cui consta il progetto esecutivo, nonché nel rispetto delle normative in materia ambientale, di sicurezza e di igiene sui luoghi di lavoro e comunque di ogni normativa necessaria ad ottenere visti, permessi, nulla osta, autorizzazioni e quant'altro necessario per rendere funzionale ed agibile il Sistema Tranvia.

- 15.2 Nell'esecuzione dei lavori il Concessionario dovrà obbligare il Soggetto Costruttore ad applicare integralmente tutte le norme contenute nel contratto collettivo nazionale di lavoro per gli operai dipendenti dalle imprese edili, aziende industriali ed affini e negli accordi locali integrativi dello stesso, in vigore per il tempo e nella località nella quale si svolgono i lavori.

- 15.3 Il Concessionario e il Soggetto Costruttore devono essere in regola con le vigenti disposizioni in materia di previdenza, assicurazione sociale e/o infortuni sul lavoro.

## 16. PREPARAZIONE DELLA MESSA IN SERVIZIO

- 16.1 Le attività di messa in servizio tecnica della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) sono definite nel Contratto di Costruzione.

- 16.2 La preparazione della messa in servizio commerciale della Linea 1 e, poi, della Linea 2 e della Linea 3 (I Lotto) è definita nel Contratto di Gestione.

## 17. COLLAUDO E MESSA IN SERVIZIO

- 17.1 Il Concedente nominerà i collaudatori con oneri a carico del progetto; il Concessionario garantirà la necessaria assistenza al disbrigo delle pratiche contrattuali e/o amministrative durante i collaudi, sia in corso d'opera che finale.

- 17.2 Il Concedente deve attuare tutto quanto è necessario in materia di viabilità e di polizia urbana affinché durante il pre-esercizio i collaudi in linea vengano effettuati regolarmente.

- 17.3 Il Concedente assicura l'attuazione di tutte le procedure di natura amministrativa necessarie per ottenere le previste autorizzazioni da parte degli organismi preposti alla messa in servizio commerciale di linee tranviarie, fra i quali il Nulla Osta all'Esercizio.

- 17.4 Il Concedente ha la responsabilità e l'onere di condurre, anche con l'assistenza del Concessionario, tutte le fasi di eventuali contenziosi con gli Enti Gestori dei Sottoservizi (in relazione alle attività non affidate direttamente al Concessionario ai sensi dell'articolo 9.1 che precede), in modo che tali contenziosi non incidano negativamente sui tempi e sulle modalità previsti per il completamento dei lavori e per realizzare la fase di pre-esercizio.

- 17.5 Il Concedente, tramite il Responsabile Unico del Procedimento preposto alla realizzazione del Sistema Tranvia, effettuerà le accettazioni provvisorie e le accettazioni finali del Sistema Tranvia nelle sue varie fasi, fino al Nulla Osta all'Esercizio.

## 18. COLLAUDO IN CORSO D'OPERA

- 18.1 Successivamente all'approvazione del progetto esecutivo ed entro 30 (trenta) giorni dalla



consegna delle aree, il Concedente attribuirà l'incarico del collaudo in corso d'opera.

- 18.2 Il Concessionario individuerà le parti dei lavori compiute secondo i criteri contrattuali, e comunicherà l'ultimazione di tali parti al Responsabile Unico del Procedimento di cui al precedente art. 7, il quale provvederà ad informarne il collaudatore.
- 18.3 Il collaudatore procederà immediatamente alle necessarie constatazioni. Il collaudo di un intervento deve essere ultimato entro il periodo indicato dal Cronoprogramma e comunque entro 6 (sei) mesi dalla comunicazione dell'ultimazione dei lavori da parte del Concessionario. Sono a carico del Concessionario le spese per il personale e le attrezzature necessarie per eseguire le operazioni di riscontro, le esplorazioni, gli scandagli, gli esperimenti, compreso quanto necessario al collaudo statico, che il collaudatore riterrà necessari.
- 18.4 Il collaudatore verificherà in corso d'opera la diligente e corretta esecuzione dei lavori nelle singole fasi di lavorazione. In ogni caso il collaudatore effettuerà i collaudi in corso d'opera, di cui all'art. 187, comma 3, lett. e) ed f) del DPR 554/99.

## 19. CAUZIONI E GARANZIE

- 19.1 Il Concessionario fornirà al Concedente, entro 15 (quindici) giorni dalla Data di Efficacia, (e, per la garanzia di cui al punto 19.1.1 <sup>3</sup>nonché che segue, entro la data di pagamento della rata di saldo), in conformità agli artt. 30 e 37-quinquies della Legge 109/94, le cauzioni e garanzie seguenti:

### 19.1.1 Garanzia fideiussoria composta da:

- (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;
- (c) garanzia per la restituzione parziale o totale della rata di saldo, mediante fideiussione bancaria o assicurativa.

### 19.1.2 Garanzia fideiussoria 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 fideiussoria 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) all'atto dell'emissione di ciascuno Stato di Avanzamento Lavori, sarà prestata una garanzia fideiussoria 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 Fideiussorie 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 responsabilità solidale di cui all'art. 37-quinquies co. 1 ter della Legge 109/94.

19.2 La struttura delle Garanzie Fidejussorie per i Fondi Pubblici è definita nel documento "Garanzie" allegato al Contratto di Costruzione. Tali garanzie saranno costituite per il Concessionario dal Soggetto Costruttore a favore del Concedente quale diretto beneficiario.

19.3 La cauzione di cui al punto 19.1.1 lettera a) verrà svincolata nei modi di cui all'art. 30 co. 2-ter della Legge 109/1994 all'emissione del certificato di collaudo provvisorio ai sensi dell'art. 199 del DPR 554/99 e comunque solo previo ottenimento del Nulla Osta all'Esercizio. La cauzione di cui al punto 19.1.1 lettera b) verrà svincolata nei modi di cui all'art. 30 co. 2-ter della Legge 109/1994 all'emissione del certificato di ultimazione dei lavori. La cauzione di cui al punto 19.1.1 lettera c) verrà svincolata due anni dopo la data di emissione del certificato di collaudo provvisorio dell'opera.

19.4 La Garanzia sulle Opere limitatamente all'ultimo terzo cesserà alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio dell'opera.

## 20. ASSICURAZIONI

20.1 Il Concessionario è tenuto a stipulare, ai sensi degli artt. 1891 c.c. e 30 della Legge 109/94, una polizza assicurativa a copertura dei danni subiti dal Concedente a causa del danneggiamento o della distruzione totale o parziale di impianti ed opere per tutta la durata della costruzione e per i 24 (ventiquattro) mesi del periodo di garanzia.

20.2 La polizza di cui al precedente comma dovrà includere il costo per la ricostruzione o la riparazione delle opere, compresi gli accessori e le pertinenze, e per la riparazione o la sostituzione di apparecchiature, equipaggiamenti ed impianti che si rendano necessarie a seguito di eventi di qualsiasi natura, inclusi esplosione, incendio, furto, catastrofi naturali ed attentati.

20.3 Il Concessionario è tenuto a stipulare, ai sensi dell'art. 1891 c.c. e dell'art. 30 della Legge 109/94, una polizza assicurativa per la responsabilità civile derivante dall'esecuzione della Concessione, per un massimale per sinistro pari ad Euro 10.000.000,00, per tutta la durata della Concessione, salvo adeguamento ai massimali previsti dalle normative di volta in volta vigenti. Il Concessionario potrà adempiere a tale obbligo anche attraverso il Soggetto Costruttore, il Soggetto Esercente e il Soggetto per l'Ingegneria ciascuno per quanto di propria competenza secondo quanto previsto nei rispettivi Contratti di Progetto.

20.4 La polizza di cui al precedente comma dovrà includere:

- (a) i danni o pregiudizi causati al Concedente, ai suoi dipendenti e consulenti, ed a terzi, imputabile a responsabilità del Concessionario, dei suoi collaboratori o del suo personale dipendente, che avvengano nel corso dei lavori di costruzione delle opere o durante la gestione delle stesse. Sono inclusi, tra gli altri, i danni causati dalle attività del Concessionario alle reti di servizi presenti nelle aree nelle quali si svolgono i lavori o nel sottosuolo ed i danni che i mezzi d'opera o di trasporto utilizzati dal Concessionario provochino alla rete stradale urbana;
- (b) tutti gli altri danni e rischi, di qualunque natura ed origine, anche se non espressamente menzionati alla precedente lettera a), che possano occorrere al Concedente o a terzi e che siano riconducibili alle attività svolte dal Concessionario nell'ambito della Concessione.

20.5 Il Concessionario è tenuto a stipulare ai sensi dell'art. 30 comma 4 della Legge 109/94 una polizza indennitaria decennale a copertura dei rischi di rovina totale o parziale dell'opera e dei rischi derivanti da gravi difetti costruttivi, decorrenti dalla data di collaudo provvisorio. Il Concessionario potrà adempiere a tale obbligo anche attraverso il Soggetto Costruttore.

### CAPO III: DIRITTI ED OBBLIGHI DELLE PARTI DURANTE LA FASE DI GESTIONE

#### 21. SOGGETTO ESERCENTE

21.1 Le attività di esercizio e Gestione del Sistema Tramvia sono affidate dal Concessionario ad un Soggetto Esercente, il quale è in possesso delle competenze necessarie per l'esercizio del servizio di trasporto tranviario. Il Soggetto Esercente risponde della corretta esecuzione del servizio, quale risulta dal Capitolato d'Oneri allegato al Contratto di Gestione, e del pieno e completo assolvimento delle proprie obbligazioni, sino al termine della Fase di Gestione.

21.2 Per assicurare la promozione e lo sviluppo integrato dei servizi di trasporto pubblico, anche mediante la gestione integrata della vendita dei titoli di viaggio, dei sistemi di tariffazione, del controllo della rete e della qualità del servizio di t.p.l., dell'informazione ai viaggiatori, e di ogni servizio alla clientela che possa essere comune ed utile allo scopo sopra dichiarato, il Soggetto Esercente sarà formato come segue, e ciò anche per agevolare la gestione delle conseguenze sociali che possono risultare dalla ristrutturazione della rete di trasporto su gomma:

- 51% del capitale sociale: RATP International o altra società del gruppo, controllata almeno al 70% da RATP – Régie Autonome des Transports Parisiens, che disporrà comunque delle stesse competenze e requisiti della RATP I, così come riferiti alla sua controllante RATP – Régie Autonome des Transports Parisiens;
- 49 % del capitale sociale: ATAF. L'acquisto di tale quota è stato effettuato il 15 giugno 2005. Resta inteso che nel caso di cambiamento di controllo su detta società, le azioni da essa detenute nel Soggetto Esercente dovranno essere acquistate, al loro valore nominale, da una società controllata dal Comune di Firenze che opera nell'ambito dei servizi di mobilità urbana o dall'altro socio del Soggetto Esercente.

21.3 Nel Contratto di Gestione è definito il servizio atteso in termini di km/vettura, la qualità del servizio, i principi e le condizioni della gestione.

21.4 Il Soggetto Esercente si impegna a redigere, almeno 9 mesi prima della messa in servizio della prima tra la Linea 2 e la Linea 3 (I Lotto) come da Cronoprogramma, il Capitolato d'Oneri Dettagliato relativo alla gestione del servizio, da sottoporre alla concertazione tra Concessionario e Concedente, come meglio precisato all'art. 1.6 del Capitolato d'Oneri allegato al Contratto di Gestione. Il Capitolato d'Oneri Dettagliato dovrà essere redatto in modo da armonizzarsi a quanto

statuito dal Capitolato d'Oneri e, nei limiti delle compatibilità possibili, con le linee guida definite per la gestione dei servizi pubblici locali di trasporto nello schema di capitolato speciale d'appalto approvato dalla Giunta Regionale Toscana con deliberazione n. 824 del 4 agosto 2003. Tale armonizzazione dovrà riguardare, in particolare, il meccanismo delle penali contrattuali previsto dall'allegato 8 del suddetto capitolato speciale, il cui beneficio e la cui azionabilità dovranno essere di pertinenza del Concedente. Infine il Capitolato d'Oneri Dettagliato dovrà disciplinare la procedura con cui il Concedente, il Concessionario ed il Soggetto Esercente, ai fini della riduzione della retribuzione forfetaria di quest'ultimo, definiranno congiuntamente, secondo i criteri e le modalità di cui agli articoli 24.7 della presente Convenzione di Concessione e 19 del Contratto di Gestione, la valorizzazione dei km\*vetture non prodotti nel caso in cui il servizio di riferimento, +/- 3%, non venga realizzato per causa del tutto o in parte imputabile al Soggetto Esercente. Il Capitolato d'Oneri Dettagliato dovrà essere approvato dal Concedente entro 6 mesi antecedenti la messa in servizio del sistema.

21.5 Il Soggetto Esercente relativamente al sistema tramvia, avrà un organico composto da:

15 persone addette alla direzione dell'azienda;

175 persone addette alla guida dei tram, al controllo del servizio e al commerciale; e

79 persone addette alla manutenzione,

per un totale di 269 addetti.

21.6 Il Soggetto Esercente avrà la facoltà di subappaltare parte dei servizi, rimanendo comunque responsabile nei confronti del Concessionario della realizzazione di tutti i servizi appaltati, secondo le modalità e nei limiti di cui alla Legge Regionale sui trasporti pubblici applicabile.

## 22. OBBLIGAZIONI DEL CONCESSIONARIO

22.1 Le condizioni per la Gestione del Sistema Tramvia sono definite nel Contratto di Gestione e 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. Resta inteso che gli obblighi assunti dal Soggetto Esercente nei confronti del Concessionario costituiscono obblighi di quest'ultimo nei confronti del Concedente.

22.2 Gli obblighi del Concessionario in materia di produzione e di qualità del servizio, nonché i principi e l'organizzazione della manutenzione, sono descritti nei seguenti documenti:

- Contratto di Gestione;
- Capitolato d'Oneri allegato al Contratto di Gestione, come poi integrato dal Capitolato d'Oneri Dettagliato.

22.3 Resta inteso che le politiche di mobilità urbana, ivi comprese quelle tariffarie nonché il coordinamento tra i diversi servizi, rimangono riservate al Concedente quale esplicazione delle proprie funzioni in materia.

22.4 Il Concessionario si impegna a produrre, almeno 3 mesi prima della messa in servizio del Sistema Tramvia, un manuale dettagliato di ispezione, di manutenzione e di riparazione, che definisca gli obiettivi di qualità per la manutenzione delle opere e le corrispondenti prestazioni a carico del Soggetto Esercente.

22.5 Il Sistema Tramvia sarà mantenuto in buono stato, in modo da essere adeguato all'uso al quale è destinato. I principi di manutenzione del Sistema Tramvia sono descritti nel Contratto di Gestione o

nel relativo Capitolato d'Oneri.

- 22.6 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.
- 22.7 Il sistema delle assicurazioni inerenti la Fase di Gestione è disciplinato all'interno del Contratto di Gestione.
- 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, ai sensi e per gli effetti della legge 13 agosto 2010, n. 136 e s.m.i., 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.

### 23. **OBBLIGAZIONI DEL CONCEDEnte**

- 23.1 Il Concedente compenserà il Concessionario per le conseguenze derivanti da eventuali ritardi nella messa a disposizione della Linea 1 (Fase 0), alle condizioni definite all'art. 26 (Disposizioni finanziarie per la Linea 1) della presente Convenzione, nonché manterrà indenne il Concessionario, nei limiti di quanto previsto dal predetto art. 26, da vizi e difformità dell'opera che dovessero incidere sulla sua funzionalità e sulla capacità di trasporto così come prevista al momento della sottoscrizione della presente Convenzione.
- 23.2 Il Concedente garantisce il Concessionario, per tutta la durata della Concessione, che i livelli di tariffe e Contributi in Conto Esercizio siano conformi a quelli assunti nel Piano Economico Finanziario ed a quanto previsto nella presente Convenzione; inoltre garantisce l'eventuale integrazione dei ricavi da traffico, secondo le condizioni stabilite all'art. 24.10; il Concedente compenserà quindi il Concessionario nel caso di ricavi da traffico e Contributo in Conto Esercizio inferiori e/o difformi da quanto previsto nel Piano Economico Finanziario.
- 23.3 Il Concedente e il Concessionario si impegnano ad attuare un sistema di tariffazione integrata fra i vari modi di trasporto e ad attuare una sorveglianza del sistema di allocazione dei ricavi – nel rispetto delle previsioni di ricavo per ogni viaggio effettuato sulla rete tranviaria – computati nel Piano Economico Finanziario.
- 23.4 Il Concedente ha la responsabilità e l'onere di attuare o di fare attuare, previa intesa con il Concessionario, tutte le azioni sulla viabilità, i parcheggi, le deviazioni del traffico privato, le relazioni con i soggetti esercenti il trasporto in ambito urbano, provinciale e regionale (anche su ferrovia), turistico e taxi, in modo da attuare una politica della mobilità che consenta l'ottimizzazione dell'utilizzo del mezzo pubblico di trasporto e, in particolare, che permetta di realizzare la velocità commerciale del Sistema Tranvia indicata nel Capitolato d'Oneri e, per quanto riguarda la Linea 1, al punto 3.1 c.3) del Verbale Intermedio. A tal fine, all'atto della consegna del progetto esecutivo, il Concessionario dovrà fornire al Concedente un'analisi dettagliata delle condizioni suddette, che formerà oggetto di apposita concertazione tra le parti all'esito della quale sarà formalmente approvata dal Concedente. Tale documento formerà oggetto di revisione congiunta periodica durante la Fase di Costruzione e dovrà essere approvato dal Concedente almeno 6 mesi prima della messa in servizio del Sistema Tranvia. Resta inteso che nel caso di mancato rispetto delle condizioni oggetto di concertazione e recepimento si potrà far luogo alla revisione delle condizioni di equilibrio economico finanziario della Concessione.

- 23.5. Si applicano, per tutta la durata della Fase di Gestione, le disposizioni di cui agli artt. 13 e 14 della presente Convenzione.

### PARTE III: ASPETTI FINANZIARI

#### 24. MONTAGGIO FINANZIARIO

##### 24.1 Generalità

Il Piano Economico Finanziario è contenuto in apposito documento allegato sub 5 alla presente Convenzione.

Il montaggio finanziario è basato sulla sinergia fra le azioni del Concedente e quelle del Concessionario, insieme agli altri soggetti coinvolti, per garantire, nelle condizioni più vantaggiose per la collettività, la realizzazione di un sistema di servizio di t.p.l. destinato a ritornare alla collettività pubblica alla Data di Estinzione.

##### 24.2 Fase di Costruzione

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 Autorizzato, per un ammontare pari a 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.

#### 24.3 **Costi di realizzazione**

Salvo quanto previsto dall'art. 11.4, i costi complessivi di realizzazione del Sistema Tranvia sono preventivamente determinati in 378.473.820,00 IVA esclusa milioni di Euro 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 della 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 della 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).

#### 24.4 **Modalità di pagamento dei costi di realizzazione**

Il pagamento del corrispettivo avverrà mediante il versamento di acconti determinati sulla base di Stati di Avanzamento Lavori con cadenza mensile, relativi alle prestazioni eseguite.

Il termine di pagamento degli acconti è fissato in 90 (novanta) giorni a decorrere dalla data di ricezione dello Stato di Avanzamento Lavori redatto e sottoscritto ai sensi dell'allegato 12 alla presente Convenzione. Il pagamento della rata di saldo non può superare i novanta giorni dall'emissione del certificato di collaudo provvisorio.

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.

#### 24.5 **Garanzie nella Fase di Costruzione**

Il Concessionario richiederà al Soggetto Costruttore di emettere le garanzie Fideiussorie di cui all'art. 19.1.1. lett. (a) e (b) e 19.1.2 a favore del Concedente, il quale potrà escutere direttamente tali garanzie beneficiando degli effetti economici e finanziari.

#### 24.6 **Fase di Gestione**

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  $1+in = 0,68 (Ln/Lo) + 0,15 (En/Eo) + 0,17 (Pn/Po)$ ) 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.

#### 24.7 **Modalità di pagamento del corrispettivo**

I pagamenti al Concessionario dei ricavi da vendite o da tariffe dovranno essere effettuati mensilmente, entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della relativa fattura che potrà essere emessa a partire dal primo giorno del mese successivo a quello cui i pagamenti si riferiscono, dopo aver dedotto i ricavi percepiti direttamente dal Concessionario e/o dal Soggetto Esercente.

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 trimestrali 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 eventualmente su quelli successivi se non capiente.

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.

#### **24.8 Ritardi nei pagamenti**

Se nel corso di validità della presente Convenzione di Concessione, in ogni sua fase, una delle parti non effettuerà nei termini previsti il pagamento di quanto dovuto all'altra parte, le relative somme verranno maggiorate, a cura della parte creditrice, degli interessi maturati, calcolati sulla base di quanto previsto dal d.lgs. 9 ottobre 2002 n. 231 e ss. mm. li., nel periodo di riferimento. Resta ferma la facoltà del Concessionario di agire ai sensi dell'art. 1460 del codice civile, fermi restando nella Fase di Costruzione i limiti di cui all'art. 26 comma 1 della Legge 109/94, e di promuovere ai sensi dell'art. 28 il tentativo di composizione e, in caso di esito negativo, il giudizio arbitrale per la dichiarazione di risoluzione.

#### **24.9 Garanzie nella Fase di Gestione**

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.

#### **24.10 Principio di responsabilità di rimborso del servizio del debito**

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 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 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 le Linee 2 e 3 (I° Lotto) decorrerà a partire, rispettivamente, dalla data di messa in esercizio della Linea 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 ed 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 rendimento 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 (dieci) 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, rispettivamente, 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.

## 25. CONDIZIONI DI GARANZIA PER L'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO

25.1 L'equilibrio economico finanziario risultante dal Piano Economico Finanziario allegato alla presente Convenzione è garantito dalla Gestione del Sistema Tranvia, eseguita secondo i principi e le condizioni indicate nella presente Convenzione e relativi allegati.

25.2 Se le condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della Concessione prese in conto nel Piano Economico Finanziario dovessero essere modificate in presenza anche di una sola delle condizioni di seguito specificate, ciò fa sorgere in capo al Concessionario il diritto alla revisione di una o più componenti del prezzo richiesto, con le procedure di cui agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione:

25.2.1 Modifica dei costi e/o dei tempi di realizzazione del Sistema Tranvia e, cioè, in caso di aumento dei costi di realizzazione del Sistema Tranvia nei casi di cui all'art. 11 della presente Convenzione per motivi non attribuibili al Concessionario e/o in caso di slittamento superiore complessivamente a 6 mesi dei tempi di esecuzione dei lavori e di messa in servizio commerciale del Sistema Tranvia o comunque di ogni altra causa di aumento dei costi sempre per motivi non attribuibili al Concessionario rispetto alle somme disponibili presso gli Enti Finanziatori ai sensi di quanto previsto dall'art. 19 comma 2-bis della Legge 109/94.

25.2.2 Quadro normativo e modifiche di legge e, cioè, qualora, successivamente alla data di presentazione dell'Offerta, intervengano modifiche o innovazioni all'insieme delle leggi, regolamenti, atti amministrativi applicabili direttamente o indirettamente alla Concessione, che stabiliscano nuovi meccanismi tariffari e/o modifiche del regime fiscale, modifiche dei contributi pubblici, o nuove condizioni per la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione, rispetto a quelle poste a base dell'Offerta, e per l'effetto risulti alterato l'equilibrio economico finanziario indicato nel relativo Piano, il Concessionario ha il diritto di attivare la procedura di revisione di cui agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione.

25.2.3 Rilascio delle autorizzazioni e dei permessi, in questo caso il diritto alla revisione spetta al Concessionario, sempre che risulti alterato l'equilibrio economico-finanziario indicato nel relativo Piano:

a) in caso di ritardo nel rilascio di provvedimenti amministrativi di cui alla presente Convenzione da parte del Concedente o di altre amministrazioni competenti, sempre che tale ritardo non sia imputabile al Concessionario;

b) qualora atti amministrativi, provvedimenti giurisdizionali o altri eventi imprevedibili impongano di apportare modifiche o varianti alla progettazione, costruzione, gestione e manutenzione delle opere, che non siano riassorbibili, a concorde giudizio delle parti, in una riformulazione progettuale e gestionale.

25.2.4 Condizioni geologiche, ritrovamenti, sottoservizi, disponibilità dei terreni: in questo caso, il diritto alla revisione spetta al Concessionario qualora si rendano necessarie modifiche e/o innovazioni agli elaborati progettuali e per effetto di tali modifiche e/o innovazioni ne risulti alterato l'equilibrio economico finanziario indicato nel relativo Piano, ovvero, si verificano ritardi nel programma dei lavori, a seguito dell'accertamento di particolari caratteristiche o condizioni geologiche o geotecniche delle aree interessate dalle opere, o

del rinvenimento, nelle predette aree, di reperti archeologici, ordigni bellici, rifiuti tossici, siti inquinati o altro, o ancora per mancato rispetto dei termini sulla disponibilità dei terreni previsti dall'art. 14 della presente Convenzione, a condizione che i fatti e le circostanze che impongono le modifiche e/o innovazioni o che determinino i ritardi, risultino imprevisi ed imprevedibili in sede di progettazione esecutiva, nonostante la diligente esecuzione delle indagini e dei rilievi a ciò preordinati.

25.2.5 Eventi straordinari ed imprevedibili o comunque non imputabili al Concessionario, che incidano sui volumi di traffico previsti: in questo caso, il diritto alla revisione spetta al Concessionario qualora, nel corso della durata della Concessione, si verificano eventi straordinari ed imprevedibili che modifichino sensibilmente la composizione ed i volumi di traffico attesi o comunque previsti e prevedibili sulla base dei dati esistenti al momento della presentazione della Proposta o dell'ultima revisione.

25.2.6 Mancato rispetto e/o attuazione delle azioni e degli obblighi posti a carico del Concedente: il diritto alla revisione ed all'applicazione delle relative procedure sorgerà anche in caso di mancato rispetto e/o attuazione da parte del Concedente delle azioni e degli obblighi posti a suo carico nella presente Convenzione. 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.

25.2.7 Forza maggiore: per forza maggiore si intende qualsiasi avvenimento o circostanza indipendente dalla volontà delle parti, imprevedibile alla data della firma della Concessione, che renda impossibile per una delle parti l'adempimento di tutte o parte delle sue obbligazioni.

La parte che si avvale, a giusto titolo, di una causa di forza maggiore è giustificata per il mancato adempimento o l'adempimento parziale delle sue obbligazioni (salvo quelle di pagamento), nella misura in cui l'adempimento di queste obbligazioni è effettivamente precluso, ed il termine stabilito per l'adempimento di queste obbligazioni potrà essere posticipato di conseguenza.

In presenza di cause di forza maggiore è facoltà delle parti attivare la procedura di revisione di cui agli artt. 30 e, ove applicabili, i seguenti della presente Convenzione di Concessione.

25.3 Resta inteso che qualora nuove disposizioni o fatti sopravvenuti, anche in riferimento a quanto indicato ai punti precedenti, modifichino significativamente il quadro economico finanziario in senso favorevole al Concessionario, la revisione dovrà essere effettuata, sulla base delle proposte del Concedente, a vantaggio del Concedente stesso.

25.4 Ai fini del rispetto delle condizioni di equilibrio della presente Concessione ed ai sensi di quanto previsto dall'art. 19 comma 2-bis della Legge 109/94, il Concedente, nell'ambito della gestione delle politiche di mobilità urbana di propria competenza, assume l'impegno di concordare con i soggetti competenti allo svolgimento delle gare per i servizi di trasporto pubblico su gomma e ferroviari, previste dalle vigenti normative, le modalità per prescrivere ai futuri realizzatori e gestori dei medesimi servizi le condizioni operative e di rete idonee a consentire il raggiungimento delle quantità di servizio e di passeggeri definiti nel Piano Economico Finanziario, anche mediante l'adozione di politiche di marketing unitarie fra i vari gestori e di strumenti di tariffazione integrata.

26. **DISPOSIZIONI FINANZIARIE PER LE LINEE ENTRATE IN ESERCIZIO**

26.1 Per ogni giorno di ritardo rispetto alla data prevista nel Piano Economico Finanziario per la messa in servizio commerciale della Linea 1 (Fase 0), il Concedente riconoscerà comunque al Concessionario le somme previste a titolo di Contributi in Conto Esercizio e di ricavi da tariffe, al netto dei costi non sostenuti, così come previsto nel Piano Economico Finanziario. Questa garanzia verrà applicata parimenti a fronte di vizi e difformità occulti dell'opera e/o del materiale rotabile, non riscontrati all'atto della presa in carico della Linea 1 da parte del Concessionario con apposito verbale di consegna, nonché limitatamente al solo Contributo in Conto Esercizio a fronte di vizi emersi durante il periodo di garanzia, che incidano sulle sue funzionalità e sulla capacità di trasporto come previsto nel contratto di appalto per la realizzazione della Linea 1. Resta inteso che in caso di applicazione della previsione di cui al presente articolo, non si farà luogo alla revisione ai sensi dell'art. 25.2.6.

26.2 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.

## 27. **CENTRALIZZAZIONE DEI PROVENTI DA VENDITA DEI TITOLI DI VIAGGIO**

27.1 Nella logica di offrire il migliore servizio complessivo di t.p.l. nell'area di Firenze, la presente Convenzione di Concessione si basa sull'ipotesi che sia vigente nella stessa area di Firenze un sistema tariffario integrato.

27.2 La totale integrazione dell'offerta, che potrebbe includere anche il sistema dei parcheggi e dei servizi ferroviari locali attualmente gestiti da Trenitalia S.p.A., oltre ad eventuali altri operatori che agiscono sulla mobilità, esige un'unicità del sistema di raccolta dei proventi da vendita dei titoli di viaggio e di compensazione delle somme.

27.3 E' perciò fondamentale che venga adottato un sistema elettronico di titoli di trasporto integrati che consenta anche il controllo delle reali frequentazioni dei viaggiatori sui servizi di autobus, di tranvia e, se possibile, sul trasporto ferroviario regionale.

## **PARTE IV: CONDIZIONI GENERALI SUPPLEMENTARI**

### **CAPO I: DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE**

#### **28. PROCEDURA PER LE CONTESTAZIONI E LA COMPOSIZIONE DELLE CONTROVERSIE**

28.1 Tutte le contestazioni che le parti intendano formulare a qualsiasi titolo devono essere avanzate mediante comunicazione scritta, corredata dei relativi e necessari documenti. Le comunicazioni del Concessionario devono essere rivolte al Responsabile Unico del Procedimento o al soggetto all'uopo nominato dal Concedente.

28.2 La comunicazione di cui al punto 28.1 deve essere inoltrata entro 10 (dieci) giorni lavorativi dalla data in cui la parte ha avuto notizia del fatto o evento che dà luogo alla contestazione. Nel 20 (venti) giorni lavorativi successivi la contestazione potrà essere esplicitata e documentata.

28.3 Il Concedente dovrà comunicare le sue determinazioni sulle contestazioni entro il termine di 20 (venti) giorni lavorativi dalla scadenza del termine di cui al punto 28.2.

#### **29. CLAUSOLA COMPROMISSORIA**

29.1 Espletato il procedimento di contestazione e composizione di cui all'art. 28, ogni controversia



insorta durante il periodo di durata della Concessione sarà deferita ad un Collegio Arbitrale, costituito ai sensi dell'art. 32 della Legge 109/94.

29.2 Gli Arbitri decideranno secondo diritto e con procedura rituale, entro i successivi 90 (novanta) giorni, nel rispetto del principio del contraddittorio.

29.3 La sede del Collegio Arbitrale è stabilita in Firenze.

## **CAPO II: REVISIONE DELLA CONCESSIONE**

### **30. PROCEDURA DI REVISIONE DELLA CONCESSIONE**

30.1 Il Concedente ed il Concessionario convengono sin d'ora di sottoporre congiuntamente ad esame, con cadenza almeno triennale, le condizioni economico finanziarie della Concessione.

30.2 La revisione delle condizioni che risultano essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della Concessione potrà essere in qualunque momento richiesta da una delle parti, qualora si verifichi un notevole mutamento delle condizioni di garanzia di cui all'art. 25 della presente Convenzione di Concessione, tale da alterare l'equilibrio economico finanziario della Concessione, così come risultante dal relativo Piano.

30.3 Ai fini di cui al comma precedente, in caso di richiesta di revisione proveniente dal Concessionario, la questione sarà sottoposta al Concedente o al Responsabile Unico del Procedimento da questo all'uopo nominato.

30.4 Il Concedente o il Responsabile Unico del Procedimento all'uopo nominato dovranno, entro 10 (dieci) giorni dal ricevimento della richiesta scritta di attivazione della procedura di revisione, aprire la relativa istruttoria, fissando un tavolo tecnico di riunione al fine di verificare le condizioni per addivenire alla revisione consensuale della Concessione. La procedura consensuale di revisione, regolata ai sensi dell'art. 30, dovrà obbligatoriamente concludersi entro 50 (cinquanta) giorni dal ricevimento della richiesta di attivazione.

30.5 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.

30.6 In caso di modifiche al progetto o di eventi non dipendenti dal Soggetto Costruttore che potrebbero generare degli aumenti (o delle diminuzioni) dei finanziamenti forniti dagli Enti Finanziatori, il Concedente potrà modificare la durata delle garanzie apportate agli stessi.

30.7 La revisione potrà avere ad oggetto la modifica del prezzo o della durata della Concessione, ai sensi dell'art. 19 comma 2-bis della Legge 109/94.

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.

## **CAPO III: ESTINZIONE DELLA CONCESSIONE**

### **31. RECESSO DEL CONCESSIONARIO**

31.1 In mancanza della revisione della Concessione ai sensi dell'art. 19 comma 2-bis della Legge 109/94 e di quanto previsto dalla presente Convenzione di Concessione, il Concessionario, qualora non attivi la procedura di arbitrato di cui all'art. 29, potrà recedere dalla medesima comunicando per iscritto al Concedente la propria motivata intenzione al riguardo.

31.2 Il Concedente potrà evitare il recesso comunicando al Concessionario, entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della comunicazione di recesso, l'accoglimento delle richieste del Concessionario. In caso contrario il Concessionario darà al Concedente comunicazione dell'avvenuto recesso e gli spetterà l'indennità di cui al successivo art. 35.4.

## 32. **REVOCA DELLA CONCESSIONE**

32.1 Il Concedente potrà procedere in ogni momento alla revoca della Concessione per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, dandone comunicazione scritta, con almeno 60 (sessanta) giorni di anticipo, al Concessionario, al quale spetterà l'indennità di cui al successivo art. 35.

32.2 Ai sensi dell'art. 37-septies comma 3 della Legge 109/94, l'efficacia della revoca è sottoposta alla condizione dell'avvenuto pagamento, da parte del Concedente, dell'indennità di cui al successivo art. 35.

## 33. **RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE**

33.1 Qualora il Concedente si renda gravemente inadempiente rispetto agli obblighi previsti nella presente Convenzione, fatti salvi i casi di forza maggiore e le altre cause esimenti la sua responsabilità, il Concessionario, esperita la procedura di contestazione di cui all'art. 28 e qualora persista l'inadempimento contestato, potrà intimare per iscritto al Concedente, ai sensi dell'art. 1454 c.c., di adempiere nel termine di 90 (novanta) giorni dal ricevimento della diffida, indicando se possibile i rimedi da adottare. In casi di urgenza collegati alla sicurezza dei beni ed alle persone o a cause di forza maggiore, tale termine potrà essere dimezzato.

33.2 Il Concedente dovrà indennizzare il Concessionario dei pregiudizi e perdite subiti a causa del suo inadempimento e consentire, per quanto possibile ed ove accettato dal Concessionario, la modifica e/o il prolungamento dei termini e della durata della Concessione.

33.3 In caso di non rimedio da parte del Concedente, o di non riparazione delle conseguenze dovute al suo inadempimento, e decorso inutilmente il termine di cui al punto 33.1, la Convenzione si intenderà risolta ed il Concessionario provvederà a comunicare tale evento al Concedente, fatti salvi gli effetti di cui agli artt. 35 e 36.

## 34. **RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO**

34.1 In caso di inadempimento grave da parte del Concessionario rispetto alle obbligazioni assunte con la Concessione ed i suoi allegati in relazione al progetto, e fatti salvi i casi di forza maggiore e le altre cause esimenti la sua responsabilità, il Concedente, esperita la procedura di contestazione di cui all'art. 28 e qualora persista l'inadempimento contestato, intimerà per iscritto al Concessionario, dandone contestuale comunicazione agli Enti Finanziatori, ai sensi dell'art. 1454 c.c., di adempiere nel termine di 90 (novanta) giorni dal ricevimento della diffida, indicando se possibile i rimedi da adottare. In casi di urgenza collegati alla sicurezza dei beni ed alle persone, tale termine potrà essere dimezzato.

34.2 Qualora il Concessionario, entro il termine di cui al punto 34.1, non abbia rimosso le cause di risoluzione contestate a soddisfazione del Concedente ovvero abbia presentato osservazioni e giustificazioni ritenute non sufficienti ed adeguate dal Concedente, la Convenzione si intenderà risolta ed il Concedente provvederà a comunicare tale evento al Concessionario, fatti salvi gli effetti di cui all'art 35.5.

34.3 In tal caso, il Concessionario è obbligato a compiere tutte le attività necessarie per evitare l'aggravamento del danno ed a riconsegnare al Concedente, dietro sua richiesta, le opere oggetto della Concessione.

34.4 Il Concedente, nel caso di cui al punto 34.1, dovrà contestualmente informare per iscritto gli Enti

Finanziatori dell'avvio della procedura di risoluzione per inadempimento del Concessionario, ai fini dell'eventuale applicazione del successivo art. 37.

## 35. INDENNITÀ

35.1 In caso di revoca da parte del Concedente o di risoluzione della Convenzione per inadempimento del Concedente, di cui agli artt. 32 e 33, quest'ultimo è tenuto a versare al Concessionario, ai sensi dell'art. 37-septies della Legge 109/94, una somma comprensiva:

- (a) del valore delle opere e forniture realizzate e degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici in conto investimento corrisposti dal Concedente al Concessionario, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, dei "Costi Effettivamente Sostenuti dal Concessionario - Ipotesi A" come definiti e specificati nell'allegato n. 8 della presente Convenzione;
- (b) delle penali e degli altri costi sostenuti o da sostenere per effetto della risoluzione o revoca;
- (c) di un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10% del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte di gestione del Sistema Tramvia ancora da realizzare rispetto alla data di scadenza della Concessione, valutata sulla base del Piano Economico Finanziario.

35.2 Per oneri accessori di cui alla lettera a) dell'art. 35.1, si intendono tutti gli oneri relativi alla gestione della Concessione, gli oneri finanziari inerenti gli investimenti effettuati, nonché quelli di esercizio e finanziamento relativi alla Società di Progetto, ove costituita.

35.3 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 Concessione. 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.

35.4 In caso di recesso del Concessionario, di cui all'art. 31, l'indennità è dovuta nei limiti delle somme indicate nelle lettere a) e b) dell'art. 35.1 (aumentate o diminuite, come del caso, rispettivamente del costo o del ricavo per il Concessionario risultante dalla chiusura anticipata dei contratti di copertura dal rischio di variazione di tasso di interesse ai sensi del Contratto di Finanziamento).

35.5 In caso di risoluzione per inadempimento del Concessionario, di cui all'art. 34, l'indennità è dovuta nei limiti delle somme indicate nella lettera a) dell'art. 35.1. Tuttavia nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, tali somme saranno relative ai "Costi Effettivamente Sostenuti dal Concessionario - Ipotesi B" come definiti e specificati nell'allegato n. 8 alla presente Convenzione in luogo dei "Costi Effettivamente Sostenuti dal Concessionario - Ipotesi A" sopra citati. Il termine per il pagamento dell'indennità di cui al presente articolo è quello di cui all'art. 35.3.

E' fatto salvo il diritto del Concedente al risarcimento del danno, se dovuto.

### 36. EFFETTI DELL'ESTINZIONE DELLA CONCESSIONE

I rapporti tra le parti in seguito al recesso o alla risoluzione, saranno regolati come segue:

- (a) 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;
- (b) qualora il recesso o la risoluzione per inadempimento del Concedente intervengano nella Fase di Gestione, il Concessionario potrà continuare nella gestione sino al pagamento dell'indennità di cui all'art. 35 e, fino a quel momento, avrà diritto di riscuotere i ricavi ad esso spettanti in virtù della Concessione; dopo il pagamento dell'indennità, il Concessionario sarà liberato da ogni obbligo o da responsabilità nei confronti del Concedente, fermo restando quanto previsto dall'art. 37-septies comma 2 della Legge 109/94.

### 37. SOSTITUZIONE DEL CONCESSIONARIO E SUBENTRO

37.1 In tutti i casi di risoluzione della Concessione per motivi attribuibili al Concessionario, gli Enti Finanziatori potranno designare un soggetto che subentri nella Concessione al posto del Concessionario, nelle forme ed ai sensi dell'art. 37-octies della Legge 109/94.

37.2 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.

### 38. MODIFICHE SOGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO

38.1 Fermo restando quanto stabilito dall'art. 37 quinquies, comma 1 ter della Legge 109/94, e fermo quanto previsto all'art. 5.2 della presente Convenzione, i soci del Concessionario, nell'ambito della Società di Progetto all'uopo formata, potranno disporre la cessione delle proprie quote sociali, offrendole in prelazione agli altri soci e, in subordine, a società controllate dal Concedente ed operanti nell'ambito della mobilità o dei servizi di trasporto pubblico.

38.2 Qualsiasi modifica soggettiva della composizione del Concessionario dovrà essere previamente comunicata al Concedente.

### 39. SCADENZA DELLA CONCESSIONE

Alla naturale scadenza della Concessione, tutti i beni, le strutture, il materiale e il personale inerenti al servizio oggetto della Concessione, saranno trasferiti al Concedente, secondo i termini di legge. In particolare nel Piano Economico Finanziario è previsto l'integrale ammortamento dell'investimento finanziato con fondi privati nell'arco della durata della Concessione; pertanto, al termine della Concessione, i beni entreranno nella piena disponibilità del Concedente, senza oneri per il Concedente stesso.

Faranno eccezione gli investimenti autorizzati dal Concedente non previsti nella Convenzione; tali beni, alla scadenza naturale della Concessione, verranno ceduti al Concedente a titolo oneroso secondo i valori iscritti a bilancio .

40. **SPESE**

Le spese contrattuali e le conseguenti spese di bollo, registrazione e diritti di segreteria sono a totale carico del Concessionario.

La presente Convenzione è soggetta al pagamento dell'Imposta sul Valore Aggiunto.

*Felicio Botteri*  
*[Signature]*

(1) - Dele " Sistema Tramvie " estende " sistema tramvie " ;

(2) - Dele " Monche " estende " (c) " ;

(3) - Dele " Monche " estende " (c) " ;

*Senza tre portelle appassate*

*Felicio Botteri*  
*[Signature]*

*[Signature]*

