

ALLEGATO 4

CONVENZIONE

**ATTUATIVA DELLA CONCESSIONE DELLA PROGETTAZIONE
ESECUTIVA, DELLA COSTRUZIONE E DELLO SFRUTTAMENTO
ECONOMICO DELLE LINEE E DELLE INFRASTRUTTURE PER IL
SISTEMA A.V.**

tra

T.A.V. SpA

e

F.S.

CONVENZIONE

ATTUATIVA DELLA CONCESSIONE DELLA PROGETTAZIONE
ESECUTIVA, DELLA COSTRUZIONE E DELLO SFRUTTAMENTO
ECONOMICO DELLE LINEE E DELLE INFRASTRUTTURE
PER IL SISTEMA ALTA VELOCITA'

Tra

l'Ente Ferrovie dello Stato, (di seguito anche il "Concedente")

e

la Treno Alta Velocita' - T.A.V. S.p.A. (di seguito anche il
"Concessionario")

INDICE

- Art. 1 - Premesse
Art. 2 - Definizioni
Art. 3 - Oggetto
Art. 4 - Affidamento dei lavori e ruolo dei General Contractors
Art. 5 - Progettazione di massima ed elaborati di progettazione
esecutiva forniti dal Concedente



shu

1
shu

- Art. 6 - Progettazione esecutiva
- Art. 7 - Programma dei lavori, Costo Forfettario e Piano Finanziario per ciascuna tratta
- Art. 8 - Compiti di ITALFERR-SIS.T.A.V. S.p.A. e relativi compensi
- Art. 9 - Stipula degli Atti Integrativi
- Art. 10 - Modifica del Costo Forfettario indicato nell'Atto o negli Atti Integrativi
- Art. 11 - Modifica del Piano Finanziario
- Art. 12 - Mancata stipula dell'Atto Integrativo
- Art. 13 - Dichiarazione di pubblica utilita' delle opere
- Art. 14 - Autorizzazioni
- Art. 15 - Occupazioni ed espropriazioni
- Art. 16 - Rinvenimento di beni di interesse storico, artistico, archeologico
- Art. 17 - Costruzione
- Art. 18 - Varianti
- Art. 19 - Tempi di esecuzione dei lavori
- Art. 20 - Penalita' di ritardo e premio di accelerazione
- Art. 21 - Collaudi
- Art. 22 - Collaudo finale e consegna definitiva delle opere e degli impianti fissi
- Art. 23 - Garanzia tecnica e funzionale
- Art. 24 - Alta Vigilanza
- Art. 25 - Piano Finanziario Generale
- Art. 26 - Durata
- Art. 27 - Divieto di cessione

SM

SM

- Art. 28 - Responsabilita' nei confronti dei terzi e modalita' assicurative
- Art. 29 - Osservanza di leggi, regolamenti, prescrizioni, norme tecniche
- Art. 30 - Cauzione
- Art. 31 - Proprieta' dei progetti
- Art. 32 - Clausola risolutiva espressa
- Art. 33 - Spese fiscali
- Art. 34 - Domicilio e comunicazioni
- Art. 35 - Norme transitorie e finali
- Art. 36 - Arbitrato
- Art. 37 - Efficacia delle obbligazioni

PREMESSE

- A. Il Piano di Ristrutturazione per il Risanamento e lo Sviluppo dell'Ente Ferrovie dello Stato, approvato con Decreto Interministeriale 30 aprile 1990, n. 48/T, prevede, tra l'altro, interventi finalizzati alla realizzazione del Sistema Alta Velocita';
- B. Il Contratto di Programma tra il Ministro dei Trasporti e l'Ente Ferrovie dello Stato sottoscritto in data 23 gennaio 1991, prevede in particolare:
- all'art. 3.4.1. l'impegno dell'Ente Ferrovie dello Stato, nel rispetto dei suoi obblighi di efficienza e di

AM



economicita', a realizzare gli investimenti ivi indicati e necessari per raggiungere l'obiettivo strategico di dotare il Paese di una rete di collegamenti ad Alta Velocita', in generale su nuove linee da costruire a cura dell'Ente medesimo, in esse comprese, in via prioritaria, la Milano-Napoli e la Torino-Venezia e, ove ricorrano le condizioni, la Genova-Milano;

- all'art. 3.4.5. il ricorso al capitale privato per una parte rilevante degli investimenti relativi alla realizzazione delle linee ad Alta Velocita' (circa il 60 % del costo complessivo), restando a carico dello Stato la sola differenza (circa il 40 %) nonche' l'onere per interessi durante la costruzione e l'avviamento;

C. Con Delibera n. AS/786 del 19 marzo 1991 e le Delibere ad essa connesse nn. AS/787, 788 e 789, tutte in data 19 marzo 1991, modificate ed integrate con Delibera n. AS/847 in data 16 maggio 1991, l'Ente FS ha definito le linee programmatiche per la realizzazione del Sistema Alta Velocita';

D. Con Decreti Interministeriali nn. 71/T, 72/T e 73/T, tutti del 16.5.1991, l'Ente F.S. e' stato autorizzato a costituire le strutture organizzative per la realizzazione del Sistema Alta Velocita' e, in particolare, a partecipare alla costituzione della T.A.V. ed all'aumento di capitale sociale della ITALFERR-SIS.T.A.V. s.p.a.;

SEU

4
LH

E. Allo scopo di soddisfare le riferite esigenze per l'impostazione dei rapporti con il comparto dei costruttori, l'Ente F.S. ha ritenuto di dover ricorrere alla figura del "General Contractor", inteso come soggetto che assuma in proprio la piena e assoluta responsabilita' della completa realizzazione delle opere affidategli, sia curandone direttamente la fase esecutiva sia affidandola in tutto o in parte a terzi;

F. Il Consiglio di Stato ha espresso in data 19.6.1991 il parere n. 570/91 con il quale ha, tra l'altro ritenuto, che:

- il rapporto intercorrente tra l'Ente Ferrovie dello Stato e la S.p.A. T.A.V. vada ricondotto nello ambito dell'istituto della concessione di costruzione e gestione;
- i rapporti tra la S.p.A. T.A.V. e i General Contractors, aventi per oggetto la progettazione esecutiva e la realizzazione del Sistema Alta Velocita', costituiscono contratti di prestazioni e servizi conclusi con le regole del diritto privato;

G. l'Ente F.S. intende trasferire al concessionario le disponibilita' finanziarie che sono e che saranno assicurate dallo Stato in attuazione dell'impegno assunto con il riferito articolo 3.4.5 del Contratto di Programma, ed in particolare garantire:

- il 40 % delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle opere oggetto di concessione, da

Shu



Shu

corrisponderai sia attraverso l'assunzione di quote di capitale di rischio della Concessionaria medesima, sia attraverso l'erogazione di contributi diretti;

- per il solo periodo di costruzione ed avviamento, e per la durata che sara' determinata negli Atti Integrativi alla presente convenzione, la copertura degli oneri finanziari connessi ai capitali di credito che saranno ottenuti dallo stesso concessionario per il finanziamento della quota di costo a suo carico, pari al rimanente 60 % del costo globale;

H. L'Ente F.S. ha ritenuto inderogabile la necessita' funzionale, organizzativa ed economica di affidare al medesimo Concessionario la realizzazione delle opere di adeguamento della rete e degli altri impianti ferroviari esistenti, per renderli utilizzabili dalle nuove linee ad Alta Velocita' nella misura che si rendera' necessaria una volta definita la fase progettuale;

I. Gli interventi di cui alla precedente lettera "H" verranno effettuati su beni che sono e resteranno di proprieta' dell'Ente F.S., e verranno pertanto realizzati mediante concessione di sola progettazione e costruzione, con onere a totale carico dell'Ente concedente. Poiche' tali beni verranno destinati ad uso promiscuo, la societa' Treno Alta Velocita' - T.A.V. S.p.A. - dovra' corrispondere all'Ente

ALL



F.S. un corrispettivo per l'uso dei medesimi e per i relativi vantaggi derivanti alla Società stessa, corrispettivo il cui ammontare dovrà assicurare all'Ente F.S. un congruo ritorno sulla percentuale di investimento corrispondente alla percentuale di utilizzo dei beni da parte della T.A.V.;

L. Con delibera n. AS/971 in data 7 agosto 1991 l'Ente F.S. ha affidato alla società "Treno Alta Velocità" - T.A.V. S.p.A" la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico di opere facenti parte del Sistema Alta Velocità, nonché la concessione per la progettazione esecutiva e la costruzione delle opere di cui alla precedente lettera "H", il tutto alle condizioni da stabilirsi nella presente convenzione attuativa;

M. Con delibera n. AS/972 in data 7 agosto 1991 l'Ente F.S. ha affidato alla società "ITALFERR-SIS.T.A.V. S.p.A." il presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e sistemica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del progetto Alta Velocità;

N. Le parti si danno atto che la presente Convenzione contiene dei principi di base il cui preciso contenuto e modalità di applicazione dovranno essere definiti in sede di stipula degli Atti Integrativi, restando inteso che entrambe le parti - in caso di mancato accordo sul contenuto degli Atti Integrativi - potranno non addivenire alla loro stipulazione, così come previsto all'art. 12, e con le conseguenze ivi previste.

SMU



TUTTO CIO' PREMESSO
SI CONVIENE E SI STIPULA

PREMESSE E DEFINIZIONI

Art. 1 - Premesse

Le premesse e gli atti richiamati nel testo costituiscono parte integrante e sostanziale della presente Convenzione.

Art. 2 - Definizioni

- 2.1. **Tratta:** parte di linea del Sistema Alta Velocita' che collega terminali commerciali. Ciascuna tratta puo' essere articolata in piu' lotti funzionali.
- 2.2. **Lotto funzionale:** una parte di tratta del Sistema Alta Velocita' autonomamente fruibile per il servizio ferroviario che sia, percio', collegata alla rete ferroviaria esistente.
- 2.3. **Interconnessioni:** linee ferroviarie che collegano le tratte del Sistema Alta Velocita' alla rete ferroviaria esistente.
- 2.4. **Nodo:** il complesso delle stazioni e relativa rete ferroviaria situato nei grandi centri urbani e destinato all'uso promiscuo per l'esercizio del Sistema Alta Velocita' e del servizio ferroviario esistente, nel quale si inseriscono le linee del Sistema Alta Velocita'.

2.5. Progetto di massima: lo sviluppo dell'alternativa/direttrice ottimale individuata nello studio di fattibilità attraverso indagini, studi, calcolazioni e analisi di subalternative, fino a pervenire alla definizione del tracciato sul territorio, individuando le principali tipologie di opere (rilevati, trincee, ponti, viadotti, gallerie, ecc.).

Esso deve essere corredato da un preventivo sommario dei costi di costruzione.

L'esposizione grafica del progetto è basata su planimetrie in generale in scala 1:5000.

La progettazione di massima è altresì corredata dalle specifiche tecniche, dagli standard, dalla procedura e dai regolamenti da applicare nelle fasi di progettazione e costruzione delle opere e dei componenti dell'intero Sistema Alta Velocità'.

2.6. Progetto esecutivo: l'ulteriore sviluppo e approfondimento del progetto di massima sino alla definizione in generale in scala 1:1000 del tracciato e al dimensionamento di dettaglio di ogni singola opera, in modo da determinare con precisione le caratteristiche tecniche e ed i computi metrici suddivisi per tipologie di opere.

2.7. Sistema Alta Velocità': il complesso di linee, nodi, stazioni, impianti e interconnessioni della rete ferroviaria ad Alta Velocità', attualmente prevista nelle due linee Milano-Napoli, Torino-Venezia e, ove ricorrano le



SM

TH

condizioni, la Genova-Milano.

2.8. Studio di fattibilita': il complesso delle indagini di mercato e sul territorio, delle analisi e degli studi volti ad individuare l'alternativa ottimale tra le possibili soluzioni tecniche ed economico-finanziarie del progetto per il Sistema Alta Velocita'.

2.9. Linea ad Alta Velocita': tratta definita al punto 2.1 che include nodi e materiale rotabile necessari per permetterne l'utilizzo commerciale.

2.10. Atto Integrativo: qualsiasi intesa o accordo tra Concessionario e Concedente per l'attuazione della presente Convenzione.

2.11. Appendice alla Convenzione: disciplina dei rapporti tra Concedente e Concessionario per la realizzazione di altre opere o strutture non previste dalla presente Convenzione.

OGGETTO

Art. 3 - Oggetto

3.1. - Linee

Il Concedente affida al Concessionario - alle condizioni previste nella presente Convenzione - la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle seguenti opere e impianti fissi:

3.1.1. linea Milano-Napoli, ed in particolare le seguenti tratte,

DLU



comprehensive delle relative infrastrutture e
interconnessioni:

- Milano-Bologna;
- Bologna-Firenze;
- Roma-Napoli;

3.1.2. linea Torino-Venezia, ed in particolare le seguenti
tratte, comprensive delle relative infrastrutture e
interconnessioni:

- Torino-Milano;
- Milano-Verona;
- Verona-Venezia.

Tali opere e impianti fissi dovranno comprendere tutto quanto
necessario per renderli perfettamente funzionanti ed idonei
all'esercizio ferroviario ad Alta Velocita', in conformita' alle
specifiche tecniche che saranno identificate dal Concedente 30
giorni prima della consegna del progetto di massima, vedi art.
5.4.

3.2. - Altri interventi

Il Concedente affida al Concessionario - alle condizioni che
saranno previste in appositi Atti Integrativi - i seguenti
ulteriori interventi su beni e linee di propria proprieta':

3.2.1. adeguamento dei nodi per quanto concerne il Sistema Alta
Velocita' per renderli utilizzabili dal sistema stesso;

3.2.2. adeguamento della tratta Firenze-Roma;

Shu

[Handwritten signature]

3.3. - Ulteriori affidamenti

Il Concedente si riserva di affidare con Appendice alla presente Convenzione e ove ne ricorrano le condizioni ed il Concessionario accetti, la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico di ulteriori linee ad Alta Velocita' ed in particolare la linea Genova-Milano comprensive delle relative infrastrutture, interconnessioni e nodi.

3.4. - Specificazione dell'oggetto della Convenzione

Tutte le opere, sistemi ed interventi di cui ai punti 3.1. e 3.2. saranno specificati nella progettazione di massima che sara' consegnata dal Concedente ai sensi del successivo art. 5.

Art. 4 - Affidamento dei lavori e ruolo dei General Contractors

4.1. Il Concessionario adempira' alle prestazioni di cui all'art. 3.1. avvalendosi di General Contractors che dovranno essere - o dovranno essere interamente garantiti da - uno dei principali gruppi industriali italiani.

Il Concessionario e il Concedente, hanno riconosciuto che FIAT spa, IRI ed ENI sono soggetti in grado di garantire - su basi chiavi in mano ed a prezzo forfettario - che le opere e prestazioni da realizzarsi abbiano adeguati standard qualitativi e funzionali, e siano completate entro i tempi precisati nella presente Convenzione cosi' come saranno precisati negli Atti Integrativi.

Tenuto conto dei relativi statuti dei tre soggetti ora

SHU



indicati, resta inteso che:

- I) la FIAT S.p.A. agira' quale General Contractor del Concessionario, e sara' direttamente responsabile nei suoi confronti della realizzazione delle opere e dell'esecuzione delle prestazioni che le saranno affidate dal Concessionario. La FIAT S.p.A. adempira' alle sue obbligazioni tramite affidamenti ad imprese terze e/o consorzi di imprese terze; la FIAT s.p.a. avra' quindi la funzione di stazione appaltante, responsabile nei confronti del Concessionario;
- II) l'IRI e l'ENI, invece, hanno promosso la costituzione di consorzi, nei quali le imprese di tali due gruppi hanno la maggioranza ed il controllo; IRI ed ENI prestando, previa Delibera dei rispettivi organi di gestione, idonee garanzie da concordare con T.A.V..

In entrambi i casi indicati sub I) ed II) le imprese esecutrici dei lavori facenti parte dei consorzi nonche' gli appaltatori dei General Contractor dovranno essere iscritti all'ANC per le specifiche categorie afferenti le opere da realizzare e per importi adeguati, e dovranno essere in possesso sia di adeguati requisiti di competenza e di risorse tecniche, finanziarie ed organizzative, sia dei requisiti prescritti dalla normativa sull'assegnazione delle opere pubbliche e da quella per le opere ferroviarie vigenti al momento degli affidamenti; sia i consorzi che le imprese



Ohu

[Handwritten signature]

indicate, inoltre, dovranno prestare osservanza alla legislazione antimafia, alla disciplina prevista dalla legge 55 del 19.3.1990 e dalla legge 203 del 12.7.1991 e successive modifiche e, in quanto applicabile, alla disciplina comunitaria.

4.2. I General Contractors di cui all'art. 4.1. dovranno affidare la realizzazione degli impianti relativi agli elettrodotti, sottostazioni elettriche di conversione, linea di contatto, segnalamento e sicurezza, telecomunicazione e gestione dati, illuminazione, forza motrice e meccanismi speciali di tutte le tratte di cui all'art. 3.1. ad un unico consorzio di imprese che sarà indicato dal Concedente entro tre mesi dalla stipula della presente convenzione.

4.3. L'esecuzione delle prestazioni da parte di soggetti diversi dal Concessionario non esimerà quest'ultimo né dalla sua piena ed esclusiva responsabilità per l'esecuzione delle prestazioni di cui all'art. 3.1., né dal rispetto di tutti gli obblighi previsti a suo carico nella presente Convenzione e nei successivi Atti integrativi.

4.4. Il Concessionario adempirà alle prestazioni di cui all'art. 3.2. secondo modalità da determinare negli Atti Integrativi di cui al medesimo art. 3.2.

SMU



PROGETTAZIONE, PROGRAMMI DEI LAVORI E CONGRUITA' DEL PREZZO

Art. 5 - Progettazione di massima ed elaborati di progettazione esecutiva forniti dal Concedente

5.1. Il Concedente fornira' al Concessionario la progettazione di massima, regolarmente approvata anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilita', indifferibilita' ed urgenza e comprensiva degli studi di fattibilita', entro i seguenti termini decorrenti dalla data di sottoscrizione del presente Atto:

- 70 gg. per le tratte Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli;

- 160 gg. per le tratte Torino-Milano, Milano-Verona, Verona-Venezia;

- 200 gg. per gli interventi di adeguamento dei nodi.

Resta peraltro inteso che eventuali ritardi da parte del Concedente non determineranno indennizzi di sorta a carico del Concedente stesso, ma solo un correlativo slittamento del termine di cui all'art. 5.3.

5.2. Per le tratte Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli il Concedente fornira' anche ulteriori elaborati di progettazione esecutiva.

5.3. Entro 130 giorni dalla consegna da parte del Concedente della progettazione di massima, il Concessionario tramite ITALFERR-SIS.T.A.V.:

SRU



5.3.1. curera' la verifica del progetto di massima, e, in base alle risultanze della verifica, apportionera' le eventuali varianti, modifiche e/o integrazioni ritenute necessarie e/o opportune. Il Concessionario curera' tale verifica anche mediante ricorso ad esperti indipendenti;

5.3.2. consegnera' la progettazione di massima ai General Contractors unitamente alle procedure, ai regolamenti, standard e livelli qualitativi da applicare nelle fasi di progettazione, approvvigionamento e costruzione delle opere e dei componenti dell'intero Sistema Alta Velocita';

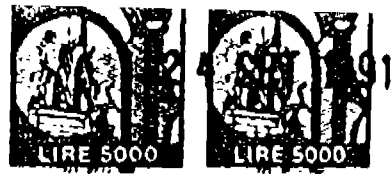
5.3.3. valuterà se accettare o respingere eventuali varianti, modifiche e/o integrazioni proposte dai General Contractors;

5.3.4. qualora il Concessionario non sia in grado di rispettare i termini di cui agli artt. 5.3 e 6.1, per fatti a lui non direttamente imputabili, saranno convenuti con il Concedente nuovi termini e saranno definiti gli effetti che tali nuovi termini potranno determinare.

5.4. Effettuata la verifica, il Concessionario si assume la piena ed esclusiva responsabilita' relativamente alla verifica effettuata restando esclusa la responsabilita' per le specifiche di base attinenti alla definizione del Sistema Alta Velocita' che saranno esplicitamente identificate da ITALFERR-SIS.T.A.V 30 giorni prima della consegna a T.A.V. del progetto di massima e la cui responsabilita' resta del

shu

shu



Concedente.

Nessuna pretesa o diritto potra' per nessun motivo essere avanzato dal Concessionario nei confronti del Concedente per le modalita' della originale redazione della progettazione di massima.

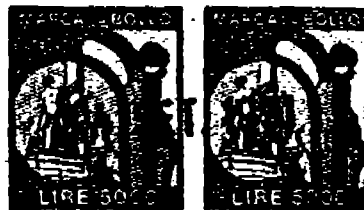
5.5. In caso di effettuazione di modifiche e/o integrazioni del progetto di massima da parte del Concessionario, il Concedente, in base ad una relazione tecnica predisposta da ITALFERR-SIS.T.A.V., dovra' provvedere - entro 10 giorni dal ricevimento dal Concessionario delle modifiche e/o integrazioni apportate - ad emettere il relativo provvedimento di approvazione assunto anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilita', indifferibilita' ed urgenza delle opere.

Resta inteso che eventuali ritardi del Concedente non determineranno indennizzi di sorta a carico del Concedente stesso, ma solo un correlativo slittamento del termine di cui all'art. 6.1.

Art. 6 - Progettazione esecutiva

6.1. Fatto salvo quanto previsto all'art. 5.3.4, entro 200 giorni dalla consegna al Concessionario da parte del Concedente dei progetti di massima, ai sensi del precedente art. 5.1., il Concessionario provvedera' a far redigere - unitariamente per ciascuna tratta - i relativi progetti esecutivi.

6.2. La progettazione esecutiva dovra' essere redatta a cura di



SHU

SH

Societa' di Ingegneria iscritte all'apposito Albo istituito dal Concedente con delibera n. AS/872 del 7.6.1991 le quali potranno avvalersi di altre risorse progettuali a condizione che il Concedente, e per esso ITALFERR-SIS.T.A.V. esprima il proprio gradimento entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta presentata dal Concessionario, trascorso il quale, in mancanza di risposta, il gradimento si intende concesso.

6.3. Il progetto esecutivo dovra' essere completo dei dettagli e degli elaborati tecnici richiesti dalle regole dell'arte.

Il Concedente avra' il diritto di verificare per il tramite di ITALFERR-SIS.T.A.V. tutte le fasi della progettazione esecutiva chiedendo tutti i computi, disegni, componenti, ecc. di tale progettazione, nonche' tutti i necessari ed opportuni dettagli.

Il Concessionario fornira' al Concedente le fasi intermedie del progetto propedeutiche al definitivo che riceverà' tramite ITALFERR-SIS.T.A.V. in conformita' a quanto previsto nel progetto di massima.

6.4. La progettazione esecutiva dovra' essere redatta in conformita' alla progettazione di massima.

Il Concessionario unitamente alla progettazione esecutiva dovra' acquisire la V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale - e tutte le ulteriori autorizzazioni, concessioni, ecc. non ricomprese nella Conferenza dei Servizi e che siano

SRU

necessarie per la realizzazione delle opere di cui all'art. 3, in base alla legislazione statale e regionale vigente (fatte salve specifiche circostanze di fatto).

Il Concessionario si assume la piena ed esclusiva responsabilita' conseguente alla predisposizione a perfetta regola d'arte della progettazione esecutiva.

Qualunque approvazione del progetto esecutivo da parte del Concedente non esonerera' sotto alcun profilo il Concessionario dai suoi obblighi e responsabilita' per l'attivita' progettuale svolta in conformita' a quanto previsto nella presente Convenzione.

6.5. Il Concedente per il tramite di ITALFERR-SIS.T.A.V. dovra' controllare la progettazione esecutiva ed entro 30 giorni dal suo ricevimento dovra' o approvarla o presentare eventuali richieste di varianti o modifiche.

Il Concessionario si impegna ad apportare le varianti o modifiche richieste dal Concedente entro i termini di tempo piu' brevi possibili tenuto conto della natura ed importanza delle richieste.

Effettuato il controllo delle varianti o modifiche apportate dal Concessionario, il Concedente provvede all'approvazione della progettazione esecutiva.

6.6. Il Concedente si obbliga - subito dopo l'approvazione della progettazione esecutiva - a compiere tutti gli atti e procedure di sua competenza per la convocazione della Conferen-

SMU

AK

za dei Servizi di cui al successivo art. 14, comma 2, ovvero a pervenire alla definizione degli Accordi di programma previsti dalla legislazione vigente.

Qualora a seguito delle determinazioni della Conferenza dei Servizi o degli Accordi di programma dovesse risultare necessario apportare variazioni alla progettazione esecutiva predisposta, il Concedente comunicherà al Concessionario tali richieste ed il Concessionario si impegna a provvedere a proprio carico nei termini di tempo più brevi possibili tenuto conto della natura ed importanza delle richieste.

Art. 7 - Programma dei lavori, Costo Forfettario e Piano Finanziario per ciascuna tratta

7.1. Entro i termini previsti per la redazione della progettazione esecutiva, il Concessionario farà predisporre per ciascuna tratta di cui all'art. 3.1.:

7.1.1. il programma dei lavori, il quale dovrà essere redatto in modo da prevedere per ciascun lotto funzionale e per ciascuna opera di rilievo (rilevati, ponti, viadotti, gallerie, impianti, ecc.), la data di inizio, i tempi intermedi e il termine finale di esecuzione dei lavori.

Il programma dei lavori dovrà tener conto sia dei tempi necessari per le procedure di occupazioni temporanee e per l'acquisizione di immobili o di diritti reali, sia dei ritardi conseguenti a difficoltà meteorologiche, geotecniche, geologiche, idrogeologiche, ecc., programmando con prudenziali criteri prioritari l'inizio dei lavori che

Shly

[Handwritten signature]

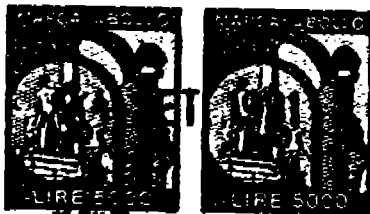
possano esserne piu' incisivamente condizionati, restando inteso che il Concessionario non sara' responsabile di ritardi dipendenti da fatti di competenza del Concedente.

Il programma dei lavori dovra' altresì tener conto delle interferenze con il servizio ferroviario esistente.

7.1.2. una valutazione impegnativa di tutti i costi di progettazione e realizzazione di tali opere, valutazione che dovra' essere espressa in un Costo Forfettario e globale comprensivo, a titolo puramente esemplificativo e non esaustivo:

- a) del corrispettivo che dovra' essere pagato al Concedente, previa valutazione di esperti indipendenti e comunque non superiore ai costi contabilizzati dal Concedente, per gli studi di fattibilita', per la progettazione di massima e per gli ulteriori elaborati di progettazione forniti al Concessionario;
- b) delle verifiche, modifiche, e/o integrazione degli studi di fattibilita', della progettazione di massima e degli ulteriori elaborati di progettazione consegnati dal Concedente;
- c) delle indagini geologiche, idrogeologiche, geotecniche, geognostiche e dei rilievi topografici;
- d) della redazione ed eventuali modifiche della progettazione esecutiva, ivi compresa l'eventuale revisione degli studi di V.I.A.;
- e) della realizzazione delle opere e sistemi;

SRU



[Handwritten signature]

- f) degli oneri generali di organizzazione e di struttura, di coordinamento, di consulenza, di assistenza all'ottenimento di autorizzazioni, concessioni, nulla osta, permessi, ecc., di quelli per l'espletamento delle procedure di esproprio, occupazione ecc., di quelli per la stipula di convenzioni e per l'apprestamento della documentazione legale e amministrativa;
- g) degli indennizzi e/o corrispettivi per espropri, occupazioni, asservimenti, deviazioni di pubblici servizi, acquisizioni di immobili e di diritti reali, ecc.;
- h) dei compensi dovuti all'ITALFERR-SIS.T.A.V. per tutte le attività da questa svolte su incarico del Concessionario e del Concedente;
- i) degli oneri conseguenti a sorprese geologiche, idrogeologiche, geotecniche idriche e simili, nonché degli oneri conseguenti o connessi a bonifica da ordigni bellici, e, per quanto previsto all'art 16.3, a ritrovamenti archeologici;
- l) degli oneri di collaudi parziali o finali;
- m) degli interessi attivi e passivi sul ciclo finanziario.

7.1.3. il Piano Finanziario contenente, oltre a quanto previsto all' art. 9 c):

- a) i flussi di cassa previsionali per il periodo di costruzione, avviamento e sfruttamento economico;
- b) il piano fonti-impieghi dei mezzi finanziari necessari alla realizzazione delle opere e dei sistemi

AKU

differenziando capitali di rischio, contributi del Concedente e capitali di credito;

c) i relativi previsti piani di ammortamento, con evidenziazione delle quote a carico del Concedente.

Il Piano Finanziario sara' presentato entro 10 giorni dalla disponibilita' di tutti gli elementi di valutazione di cui agli artt. 7.1.1. e 7.1.2.

Via via che verranno completati i programmi dei lavori e i costi forfettari di successive tratte e/o interventi, il Piano Finanziario di cui all'art. 7.1. verra' volta a volta aggiornato conglobando in esso i dati relativi al precedente Piano Finanziario in modo da avere un continuo e progressivo avvicinamento al Piano Finanziario Generale di cui al successivo art. 25.

Art. 8 - Compiti di ITALFERR-SIS.T.A.V. S.p.A. e relativi compensi

8.1. Il Concessionario affida alla ITALFERR-SIS.T.A.V. e il Concedente approva tale affidamento, oltre a quanto previsto in altre clausole della presente Convenzione, il coordinamento ed il controllo delle attivita' dei General Contractors, la verifica della progettazione esecutiva e delle eventuali varianti, la congruita' dei programmi dei lavori e del Costo Forfettario, restando comunque totalmente a carico del Concessionario la responsabilita' per la buona e tempestiva esecuzione di tali prestazioni.

SRU

La ITALFERR-SIS.T.A.V. per conto del Concessionario avra' anche il compito di controllare e verificare che i General Contractors di cui all'art. 4 eseguano i lavori in perfetta aderenza a quanto previsto nella presente Convenzione.

8.2. I compensi da corrispondere alla ITALFERR-SIS.T.A.V. per tutte le attivita' da questa svolte nell'ambito della presente Convenzione su incarico del Concessionario, sono integralmente a carico del Concessionario medesimo.

8.3. Sono parimenti a carico del Concessionario tutti i compensi da riconoscere ad ITALFERR-SIS.T.A.V. per le attivita' da questa svolte su incarico del Concedente per l'attuazione della presente Convenzione ivi compresa la definizione del Sistema , gli studi di fattibilita' e la progettazione di massima.

8.4. I rapporti tra T.A.V. e ITALFERR-SIS.T.A.V. saranno oggetto di una apposita Convenzione da stipularsi tra tali due soggetti, nel rispetto dei principi del presente Atto.

ATTI INTEGRATIVI

Art. 9 - Stipula degli Atti Integrativi

L'accordo delle parti sul Costo Forfettario e sul Piano Finanziario di ciascuna tratta di cui all'art. 3.1. non potra' desumersi dal loro comportamento, ma dovra' risultare ed essere fatto constare per iscritto per ciascuna tratta in un Atto

ALLU

1/1

Integrativo della presente Convenzione il quale sara' stipulato nel minor tempo possibile, e nel quale saranno concordati:

- a) i tempi ed il programma di esecuzione dei lavori;
- b) il Costo Forfettario della tratta;
- c) il Piano Finanziario contenente, oltre a quanto previsto all'art. 7.1.3, la puntuale e impegnativa definizione delle risorse finanziarie che il Concessionario si obbliga a reperire e delle risorse finanziarie a carico del Concedente di cui al punto G delle premesse, che verranno erogate dal Concedente al Concessionario attraverso la partecipazione al capitale sociale e con contributi. Tale Piano Finanziario dovra' inoltre contenere l'individuazione delle somme, per ciascuna tratta, di spettanza del Concedente relative all'utilizzazione dei nodi e del materiale rotabile che sono necessari per rendere la tratta commercialmente fruibile nella sua completa funzionalita': tali somme saranno concordate in funzione dei costi di realizzazione dei nodi e del materiale rotabile;
- d) l'ulteriore disciplina della fase di realizzazione delle opere che non sia prevista nella presente Convenzione;
- e) l'indicazione da parte del Concedente che sono state ottenute tutte le autorizzazioni previste nella presente Convenzione e nella legge.

Art. 10 - Modifica del Costo Forfettario indicato nell'Atto o negli Atti Integrativi

Il Costo Forfettario che verra' indicato in ciascuno degli Atti

Alu



25

M

Integrativi di cui al precedente art. 9 sara' fisso ed invariabile ad eccezione esclusivamente delle seguenti evenienze:

10.1. per adeguamento monetario, qualora tra il momento della stipula dell'Atto integrativo e il momento di esecuzione dei lavori - o, in caso di ritardi di cui all'art.20, il momento in cui i lavori avrebbero dovuto essere eseguiti in base al programma dei lavori - l'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (gia' indice del costo della vita) sia aumentato di oltre il 5%; in tal caso il Costo Forfettario, al netto delle anticipazioni concesse ai General Contractors, sara' adeguato per la parte eccedente la percentuale medesima;

10.2. per varianti in corso d'opera di cui al successivo art.18;

10.3. per oneri comunque riconosciuti ai General Contractors per cause di forza maggiore, restando escluse le maggiori onerosita' conseguenti a sorprese geologiche, idrogeologiche, geotermiche, geognostiche, idriche e simili, a ritrovamenti archeologici nei limiti fissati dall'art. 16.3 nonche' conseguenti e/o connessi a bonifiche da ordigni bellici.

Art.11 - Modifica del Piano Finanziario

Fermo restando quanto previsto all'art. 25, il Piano finanziario che verra' concordato nell'Atto Integrativo potra' essere modificato per ottimizzare il costo dei finanziamenti e tener

Shl

Shl

conto delle modifiche del contesto economico del Progetto e in particolare in caso di:

- 11.1. variazioni del Costo Forfettario ai sensi del precedente art. 10;
- 11.2. variazioni dei programmi dei lavori nella misura in cui essi abbiano influenza sul Piano Finanziario;
- 11.3. pagamento di penalita' di ritardo e/o di premi di accelerazione secondo quanto previsto all'art. 20;
- 11.4. significative evoluzioni nell'andamento dei mercati finanziari rispetto agli scenari ipotizzati, nella misura in cui esse abbiano influenza sul Piano Finanziario.

Art. 12 - Mancata stipula dell'Atto Integrativo

12.1. Nel caso in cui il Concedente ed il Concessionario non trovino un accordo sul Costo Forfettario e/o sul Piano Finanziario e/o su altre condizioni dell'Atto Integrativo entro 30 giorni dall'approvazione definitiva della progettazione esecutiva, sia il Concedente sia il Concessionario avranno diritto di recedere dalla presente Convenzione relativamente alla tratta oggetto dell'Atto Integrativo.

12.2. In caso di recesso di una qualsiasi delle parti, ne' al Concedente, ne' al Concessionario spettera' alcun indennizzo o rimborso di sorta, ad esclusione di quanto segue e relativamente a ciascuna tratta:

12.2.1. il Concessionario dovra' restituire entro 60 giorni al Concedente i contributi in conto capitale e in conto

RLU



interessi eventualmente incassati, maggiorati degli interessi al tasso del prime rate ABI dal momento dell'erogazione;

12.2.2. il Concedente dovrà rimborsare entro 60 giorni al Concessionario i costi sostenuti per le attività di cui ai precedenti artt. 5,6,7 e 8 unitamente a tutte le spese a qualsiasi titolo sostenute dal Concessionario medesimo per l'attuazione della presente Convenzione esclusi i propri costi di struttura e funzionamento; costi e spese che il Concessionario dovrà documentare;

12.2.3. i reciproci debiti e crediti di cui ai due precedenti paragrafi saranno oggetto di compensazione;

12.2.4. il Concessionario dovrà comunque, indipendentemente dal raggiungimento di un accordo sugli ammontari ad esso spettanti ai sensi dell'art. 12.2.2, consegnare immediatamente al Concedente tutti i progetti e gli elaborati progettuali e di calcolo, nessuno escluso, compresi tutti i documenti di base e tutti i dettagli.

REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Art. 13 - Dichiarazione di pubblica utilità delle opere

L'approvazione dei progetti di massima da parte del Concedente varrà quale dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza ed indifferibilità delle opere.

ALL

Art. 14 - Autorizzazioni

Il Concessionario a proprio onere e spese dovrà curare - direttamente ovvero tramite delega ai General Contractors di cui all'art. 4 - tutti gli adempimenti necessari per ottenere l'acquisizione di tutti i pareri, nulla-osta, concessioni, autorizzazioni, permessi, licenze ecc., ivi compresi tutti gli spostamenti di servizi pubblici e le approvazioni dell'Impatto Ambientale inerenti la realizzazione delle opere di cui all'art.3, quali previsti dalla legislazione nazionale e regionale vigente.

Il Concedente resta obbligato a porre in essere tutti quegli adempimenti relativi alle procedure per la costituzione della Conferenza dei Servizi di cui all'art. 7 della legge 385/90 o da successive leggi, ovvero agli accordi di programma previsti dalla legislazione vigente, nonché tutti quegli adempimenti relativi a procedure presso le Pubbliche Autorità necessari per la realizzazione delle opere che non siano delegabili.

Il Concedente farà tutto il possibile per fare ottenere al Concessionario tutte le agevolazioni previste dalla legislazione vigente per l'attività di Concessionario.

Art. 15 - Occupazioni ed espropriazioni

15.1. Il Concessionario dovrà a proprio onere e spese curare direttamente ovvero mediante delega ai General Contractors di cui all'art. 4 - tutte le attività necessarie per

SHU



SHU

ottenere:

- a) l'accesso ai terreni, indicati nella progettazione di massima, per i lavori, le prove e i sondaggi anche durante lo sviluppo della progettazione esecutiva;
- b) l'occupazione e l'acquisizione anche mediante espropri, delle aree, degli immobili e dei diritti reali, di proprietà pubblica o privata, necessari alla realizzazione delle opere;
- c) le deviazioni di strade, strade ferrate e pubblici servizi, ecc. necessari alla realizzazione delle opere.

15.2. Il Concessionario - per quanto di sua competenza - si obbliga ad applicare le norme in materia di espropriazione per pubblica utilità per opere da eseguirsi dallo Stato vigenti al momento dello espletamento della procedura, sia per quanto concerne le formalità procedurali, sia per quanto concerne la determinazione dell'indennità di espropriazione, di occupazione temporanea o di asservimento.

15.3. Le spese, le responsabilità e le vertenze derivanti o comunque connesse a quanto previsto nel presente articolo verranno assunte dal Concessionario e restano a tutti gli effetti e conseguenze a suo carico.

Il Concessionario dovrà peraltro dare tempestiva informazione al Concedente della insorgenza e della conduzione di tali vertenze.

SMU



Art. 16 - Rinvenimento di beni di interesse storico, artistico, archeologico

16.1. Salvo il rispetto delle vigenti disposizioni di legge in materia, spettano al Concedente tutti i diritti sui beni di valore e su quelli che interessano la scienza, la storia, l'arte o l'archeologia che siano rinvenuti durante l'esecuzione dei lavori.

16.2. Il Concessionario dovrà dare immediato avviso alle Autorita' competenti del ritrovamento di tali beni, attenendosi alle disposizioni delle suddette Autorita'.

16.3. Fatte salve le varianti di cui al successivo art. 18, il Concessionario dovrà provvedere a propria cura e spese all'esecuzione dei lavori resisi necessari per il ritrovamento di tali beni, provvedendo altresì a propria cura e spese all'esecuzione dei lavori che venissero prescritti dalle Autorita' competenti per mettere in luce i beni ritrovati e per custodire gli stessi.

Art. 17 - Costruzione

17.1. Il Concessionario farà eseguire i lavori di realizzazione delle opere e degli impianti fissi di cui all'art. 3.1. in piena conformita' alla progettazione esecutiva ed al programma dei lavori approvati, alle pattuizioni previste nella presente Convenzione e nei successivi Atti Integrativi, il tutto a perfetta regola d'arte ed in modo tale che

SM

SM

le opere e gli impianti fissi siano perfettamente funzionanti ed idonei all'uso cui sono destinate.

17.2. Per l'esecuzione dei lavori che interferiscono con l'esercizio ferroviario, il Concessionario fara' attenere i General Contractors alle disposizioni di cui agli artt. 25 e 26 delle Condizioni Generali di contratto per gli appalti di lavori, opere e forniture dell'Ente F.S., nonche' alle prescrizioni tecniche vigenti e a quelle che verranno impartite dal Concedente e/o dalla ITALFERR-SIS.T.A.V.

Art. 18 - Varianti

18.1. Il Concessionario dovra' far eseguire, in corso d'opera, tutte le varianti alla progettazione esecutiva approvata ai sensi dell'art. 6.5. che siano ordinate dal Concedente tramite ITALFERR-SIS.T.A.V.

18.2 Il Concessionario - fatto salvo quanto previsto all'art. 16.3. - ha la facolta' di proporre varianti per comprovate esigenze tecniche, per cause di forza maggiore o per prescizioni di pubbliche autorita', nonche' in caso di ritrovamenti archeologici.

18.3. Il Concessionario si obbliga a presentare tempestivamente al Concedente e per esso ad ITALFERR-SIS.T.A.V. per ciascuna variante di cui agli artt. 18.1. e 18.2. tutta la documentazione necessaria a definirne le motivazioni ed i contenuti tecnici, programmatici ed economici.

18.4. Le varianti, per essere eseguite, dovranno essere pienamente approvate dal Concedente, che dovra' valutarne,

SPU

tramite ITALFERR-SIS.T.A.V., la congruita' in linea tecnica ed economica.

18.5. Le varianti eseguite ai sensi degli artt. 18.1. e/o 18.2. potranno determinare variazioni in aumento o in diminuzione del Costo forfettario, del programma dei lavori e del Piano Finanziario.

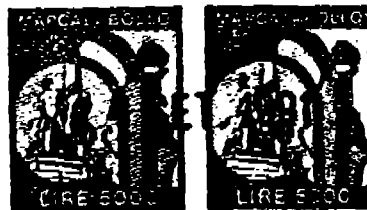
Nel caso in cui il Concedente ed il Concessionario non concordino la variazione espressa forfettariamente da apportare al Costo Forfettario e/o al Programma dei lavori e/o al Piano finanziario a seguito delle varianti di cui sub 18.1., il Concessionario sara' comunque tenuto ad eseguire tali varianti al costo e nei tempi indicati dal Concedente, salvo il diritto di presentare apposita riserva ed il ricorso alla procedura di cui all'art. 36, fermo restando l'applicazione dell'art. 25.

18.6. Resta stabilito che non saranno comunque considerate varianti in aumento le modificazioni che si rendessero necessarie per carenze o genericita' del progetto esecutivo, senza che il Concessionario possa opporre e/o invocare l'avvenuta approvazione del progetto esecutivo da parte del Concedente.

18.7. Il Concessionario, previa approvazione di ITALFERR-SIS.T.A.V., potra' eseguire varianti in corso d'opera senza la preventiva approvazione del Concedente purché ciascuna variante non comporti:

- la necessita' di una nuova approvazione del progetto ai fini della dichiarazione di pubblica utilita' e di

AM



AM

indifferibilità ed urgenza delle opere, né

- la necessità di presentare la stessa alla Conferenza dei Servizi; e/o

- alcuna variazione del Costo Forfettario, della durata complessiva dei lavori, né variazione sostanziale del Piano Finanziario; né

- alcuna limitazione della idoneità delle opere al perfetto funzionamento dell'esercizio ferroviario ad alta velocità.

Art. 19 - Tempi di esecuzione dei lavori

19.1. Il Concessionario farà eseguire i lavori di realizzazione delle opere di cui all'art. 3.1. in perfetta aderenza ai tempi iniziali, intermedi e finali previsti nei programmi dei lavori approvati.

19.2. I programmi dei lavori approvati potranno essere modificati solo:

I) nel caso di approvazioni di varianti (v. art. 18);

II) in caso di eventi di forza maggiore, ivi comprese, a questi fini, sorprese geologiche, geotecniche, idrogeologiche, nonché i ritardi conseguenti a procedure di occupazione temporanea e di urgenza, a rinvenimenti archeologici, a bonifica da ordigni bellici ed a vincoli urbanistici ed ambientali, questi ultimi intervenuti successivamente alla stipula di ciascun Atto

SRU



Integrativo.

III) nel caso di sospensioni disposte o approvate dal
Concedente tramite ITALFERR-SIS.T.A.V.

In ogni caso la modificazione dei programmi dei lavori
dovra' essere approvata dal Concedente, e per esso da
ITALFERR-SIS.T.A.V..

Art. 20 - Penalita' di ritardo e Premio di Accelerazione

20.1. Per ogni mese di ritardo rispetto al termine di ultimazione
dei lavori relativi a ciascuna tratta, fissato nel
corrispondente Atto Integrativo, il Concessionario dovra'
versare al Concedente una penale non riducibile pari allo
0,50% (zerovirgolacinquantapercento) della parte del Costo
Forfettario relativo alla sola realizzazione delle opere di
cui all'art. 7.1.2.lett. e), eventualmente modificato ai
sensi dell'art. 10.1, per ciascuno dei primi cinque mesi di
ritardo, e pari all'1% (unper cento) della medesima parte del
Costo Forfettario, eventualmente modificato ai sensi
dell'art. 10.1., per ciascuno dei successivi mesi di ritardo,
sino ad un massimo complessivo del 10% (diecipercento) della
parte del Costo Forfettario relativo alla sola realizzazione
delle opere di cui all'art. 7.1.2.lett. e), eventualmente
modificato ai sensi dell'art. 10.1.

20.2. Per ogni mese di anticipo rispetto al termine di ultimazione
dei lavori relativi a ciascuna tratta, fissato nel
corrispondente Atto Integrativo, il Concessionario avra'

abu

diritto ad un premio di accelerazione pari all'0,50% (zerovirgolacinquantapercento) della parte del Costo Forfettario relativo alla sola realizzazione delle opere di cui all'art. 7.1.2.lett. e), eventualmente modificato ai sensi dell'art. 10.1., per ciascuno dei primi cinque mesi di anticipo, e pari all'1% (unopercento) della medesima parte del Costo Forfettario, eventualmente modificato ai sensi dell'art. 10.1., per ciascuno dei successivi mesi di anticipo, sino ad un massimo complessivo del 10% (diecipercento) della parte del Costo Forfettario relativo alla sola realizzazione delle opere di cui all'art. 7.1.2.lett. e), eventualmente modificato ai sensi dell'art. 10.1.

Art. 21 - Collaudi

21.1. Il Concedente potrà richiedere al Concessionario di far eseguire, per il tramite di ITALFERR-SIS.T.A.V., in corso d'opera tutte le prove, verifiche, interventi e collaudi ritenuti opportuni, senza che ciò liberi il Concessionario dalla responsabilità per la esecuzione delle opere e degli impianti fissi così come prevista dall'art. 17.1.

21.2. Ultimati i lavori di realizzazione delle opere e impianti di ciascun lotto funzionale, il Concedente, attraverso ITALFERR-SIS.T.A.V., procederà ad eseguire il collaudo parziale delle opere e del lotto funzionale per accertarne la perfetta esecuzione e funzionalità.

Il Concessionario farà eseguire - a propria cura e spese e

ALLU

nel piu' breve tempo possibile - i lavori che risultassero necessari ad eliminare i vizi e/o difetti e/o carenze di funzionalita' emersi dal collaudo parziale.

21.3. Eliminati i vizi e/o difetti e/o carenze ed effettuato il collaudo parziale favorevole, il Concedente ed il Concessionario redigeranno in contraddittorio un verbale di ultimazione del lotto e di sua abilitazione all'esercizio ferroviario per il Sistema Alta Velocita', nel quale si dara' atto della positiva effettuazione delle prove e della funzionalita' delle opere e del lotto.

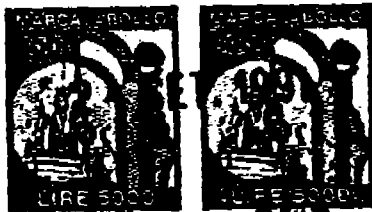
21.4. Nel verbale di ultimazione di ciascun lotto funzionale potra' essere previsto - su richiesta del Concedente - che il lotto ultimato passi in consegna al Concedente. Anche in caso di consegna del lotto al Concedente, il Concessionario provvedera', a sua cura e spese, alla manutenzione del lotto sino all'avvenuto collaudo finale favorevole di cui all'art. 22.5.

21.5. Il collaudo parziale favorevole del lotto e la sua eventuale consegna non liberano il Concessionario dalle responsabilita' per la perfetta esecuzione e funzionalita' delle opere e degli impianti fissi del lotto.

Art. 22 - Collaudo finale e consegna definitiva delle opere e degli impianti fissi

22.1. La eventuale consegna e/o utilizzo da parte del Concedente di opere e/o lotti funzionali nel corso dell'esecuzione dei

AM



AM

lavori, non libera il Concessionario dal collaudo finale delle tratte realizzate ai sensi dell'art. 3.1.

22.2. Il Concedente provvedera' al collaudo finale, cosi' come verra' specificato negli Atti Integrativi, a mezzo di propria Commissione collaudatrice di ciascuna tratta entro 6 mesi dalla data dell'ultimo collaudo parziale favorevole di cui all'art. 21.3.

22.3. Il collaudo finale dovra' essere iniziato entro 30 giorni dalla data del verbale di ultimazione dell'ultimo lotto e/o opera relativo alla tratta o intervento da collaudare, e dovra' essere terminato entro i successivi 6 mesi.

22.4. Il Concessionario fara' eseguire - a propria cura e spese - i lavori che risultassero necessari ad eliminare i vizi e/o difetti e/o carenze di funzionalita' emersi dal collaudo finale.

22.5. Effettuato il collaudo finale favorevole, il Concedente ne dara' atto in apposita Relazione Conclusiva.

A partire dalla data del rilascio di tale Relazione Conclusiva, l'opera sara' definitivamente messa a disposizione per l'esercizio al Concedente. Da quel momento la responsabilita' del Concessionario potra' essere fatta valere ai fini della garanzia tecnica e funzionale di cui all'art. 23.

22.6. Le spese di collaudo, compreso il compenso ai collaudatori

SM

SM

nominati dal Concedente, sono a carico del Concessionario.

Art. 23 - Garanzia Tecnica e Funzionale

23.1. Malgrado l'esito favorevole delle verifiche, dei collaudi parziali e del collaudo finale, resta fermo che il Concessionario garantisce che le opere e quant'altro realizzato sono esenti da vizi, difetti, difformita' e che sono perfettamente funzionanti ed idonei all'uso cui sono destinati.

23.2. La garanzia decorre dalla data del rilascio della Relazione Conclusiva di ultimazione dei lavori di cui all'art. 22.5. ed ha le caratteristiche e durata che - con riferimento alle tratte nel loro complesso e partitamente per le singole opere, impianti e quant'altro realizzato - saranno previste nell'Atto o negli Atti Integrativi. Detta garanzia sara' resa mediante apposite garanzie assicurative o bancarie previamente approvate dal Concedente.

23.3. Il Concessionario si impegna a far eseguire a propria cura e spese tutti i lavori che si rendessero necessari per eliminare i vizi, difetti, difformita' e carenze di funzionalita' che emergessero nel periodo di durata della suddetta garanzia, purché tali vizi, difetti, difformita' e carenze di funzionalita' siano denunciati dal Concedente entro 120 giorni dall'accertamento definitivo, risultante da apposito verbale redatto in contraddittorio tra le parti, dell'esistenza del vizio, difetto, difformita' o carenza di funzionalita'.

Shu

[Handwritten signature]

23.4. Il Concedente si impegna ad effettuare durante tutto il periodo di durata della presente Convenzione tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e dei rinnovi necessari per l'ottimale sfruttamento economico delle opere e degli impianti fissi di cui all'art. 3.1.

Art. 24 - Alta vigilanza

24.1. Il Concedente eserciterà la funzione di Alta Vigilanza mediante ITALFERR-SIS.T.A.V.

24.2. L'ITALFERR-SIS.T.A.V. verificherà il rispetto da parte del Concessionario di tutti gli obblighi da quest'ultimo assunti con la presente Convenzione e con i successivi Atti Integrativi, esercitando i diritti e le facoltà previste nella presente Convenzione e nei successivi Atti Integrativi a favore del Concedente.

PIANO FINANZIARIO GENERALE - SFRUTTAMENTO ECONOMICO - TARIFFE

Art. 25 - Piano Finanziario Generale

25.1. Entro 60 giorni dalla stipula dell'ultimo Atto Integrativo di cui all'art. 9, il Concessionario predisporrà il Piano Finanziario Generale dell'intero intervento contenente:

- a) i flussi di cassa previsionali per il periodo di costruzione, avviamento e sfruttamento economico;
- b) il piano fonti-impieghi dei mezzi finanziari necessari alla realizzazione delle opere e degli impianti fissi relativo a tutte le tratte, differenziando capitali di

SM



rischio, contributi del Concedente e capitali di credito;

c) i relativi piani di ammortamento con evidenziazione delle quote a carico del Concedente.

Il Concedente esaminerà con il supporto di ITALFERR-SIS.T.A.V. il Piano Finanziario Generale di cui sopra e definirà con il Concessionario un apposito Atto Integrativo avente ad oggetto il Piano Finanziario Generale medesimo.

25.2. In ciascun piano finanziario particolare come definito all'art.7 e nel Piano Finanziario Generale di cui all'art. 25.1 la copertura del fabbisogno finanziario dovrà essere assicurata per il 40% dal Concedente, ivi compresa la sua partecipazione nel capitale della società Concessionaria, e per il 60% mediante finanziamenti acquisiti sul mercato, sia sotto forma di capitali di credito sia di capitali di rischio con esclusione delle quote del Concedente nel capitale della Concessionaria, restando in ogni caso a carico del Concedente l'onere degli interessi intercalari relativi a tali capitali di credito per la durata della costruzione e dell'avviamento.

La quantificazione delle somme corrispondenti alla suddetta ripartizione del 40% e del 60% sarà definitivamente stabilita successivamente all'integrale completamento dell'investimento tenendo conto delle anticipazioni e dei ritardi dei versamenti dei contributi, salvo le successive integrazioni derivanti da costi imputabili all'investimento

SM



Handwritten signature or initials

stesso determinatesi successivamente al termine di cui sopra.

25.2.1. Tale Piano Finanziario Generale ed il relativo Atto Integrativo dovranno essere modificati di comune accordo tra Concedente e Concessionario ogni qualvolta interverrà nel corso della durata della presente Convenzione una delle modificazioni previste all'art.11.

25.3. - Sfruttamento Economico

25.3.1. Il Concessionario attribuisce irrevocabilmente allo stesso Concedente - alle condizioni che saranno definite con apposito contratto - il diritto all'utilizzazione esclusiva delle opere e degli impianti fissi di cui all'art. 3.1. realizzati dal Concessionario medesimo.

25.3.2. Il Concessionario di intesa con il Concedente affiderà alla costituenda TAV.CO. S.p.A, a prevalente partecipazione del Concedente, il diritto allo sfruttamento economico del Sistema Alta Velocità e di definizione e gestione della relativa politica commerciale, compreso il diritto di sottoscrivere con il Concedente il contratto preordinato a consentire allo stesso l'utilizzazione esclusiva del Sistema Alta Velocità. Il Concedente assicurerà nell'ambito di tale contratto la gestione tecnica delle linee, con proprio personale e materiale rotabile adeguato e l'utilizzazione dei nodi e della tratta Roma-Firenze. Le modalità di acquisto e di messa a disposizione del materiale rotabile, in particolare per le prove e successivamente per l'esercizio, saranno definite

AMU

con atto aggiuntivo alla presente convenzione nel quale sarà previsto l'affidamento a ITALFERR-SIS.T.A.V. del coordinamento delle forniture con il programma dei lavori. La costituenda società TAV.CO. dovrà riconoscere al Concessionario un corrispettivo variabile secondo importi e modalità da definire nel relativo contratto di affidamento, atto comunque a permettere un tasso di remunerazione dell'investimento del Concessionario - che tenga conto degli elementi di rischio, durata e dimensione dell'investimento - da calcolare sulla media dei valori attualizzati dei dividendi attesi, per la durata della Concessione.

25.3.3. A fronte del riconosciuto diritto di utilizzazione esclusiva delle opere e degli impianti fissi di cui all'art. 3.1., il Concedente si impegna:

- a) a pagare dei canoni (C1) calcolati in modo da assicurare la copertura del servizio del debito complessivo contratto direttamente o indirettamente dal Concessionario per finanziare la realizzazione dell'investimento su una durata da definire nel Piano Finanziario (salvo i casi di rifinanziamento necessari);
- b) ad effettuare eventualmente pagamenti anticipati a condizioni di mercato secondo le modalità che verranno determinate nel contratto di cui all'art. 25.3.1. per assicurare il rimborso dei prestiti, nel caso in cui per una qualsiasi ragione questi non potessero essere rinnovati;
- c) resta naturalmente escluso dall'impegno di copertura

Shu

Shu

del servizio del debito la quota di investimento coperta da capitale di rischio che sara' determinata nell'Atto Integrativo tenendo conto dell'importanza dell'opera e del Piano Finanziario.

25.3.4. Nel quadro del contratto preordinato a consentire al Concedente l'utilizzazione esclusiva delle opere e degli impianti fissi, faranno carico alla costituenda TAV.CO. S.p.A.:

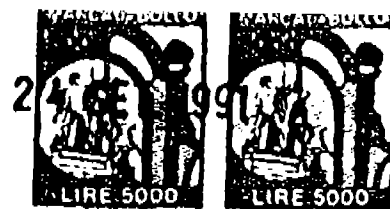
- a) il canone di cui alla lettera a) del precedente art. 25.3.3, con esclusione dei pagamenti eventualmente anticipati dal Concedente;
- b) i costi "plafonati" per la gestione tecnica delle opere e degli impianti fissi, che tenga conto del livello medio europeo dei costi di gestione per un sistema ferroviario ad Alta Velocita' comparabile, secondo le modalita' che saranno stabilite nel Piano Finanziario.

25.3.5. Nell'ambito del contratto di utilizzazione esclusiva delle opere e mezzi che la costituenda TAV.CO. stipulera' con il Concedente e/o con il Concessionario verranno convenute le modalita' che consentiranno alla medesima TAV.CO S.p.A. di incassare i ricavi derivanti dalle tariffe per il trasporto di persone e cose sulle linee ad Alta Velocita'.

25.4. Le condizioni e le modalita' relative allo sfruttamento economico saranno determinate di intesa tra le parti al momento dell'atto integrativo relativo al Piano

allu

Mh



Finanziario Generale, tenendo conto:

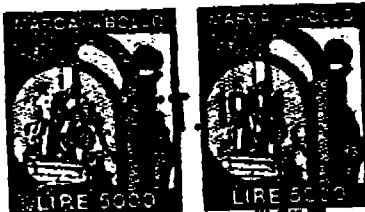
- a) dei canoni C1 di cui al precedente punto a) dell'art. 25.3.3.;
- b) del costo di gestione tecnica plafonato di cui alla lett. b) precedente punto 25.3.4. e dei costi di gestione di T.A.V. e TAV.CO.;
- c) degli incassi previsti, al netto degli importi dovuti all'Ente Ferrovie dello Stato per l'utilizzazione dei nodi, della linea Roma-Firenze e di eventuali altri beni messi a disposizione dal Concedente;
- d) il costo dei lavori definiti negli artt. 9, 10 e 11.

25.5. - Tariffe

Il Concessionario si obbliga a determinare di intesa con il Concedente la tariffa tecnico-economica per il trasporto di persone e merci sulla base delle condizioni di mercato e degli interessi commerciali rapportate ai valori medi esistenti nei Paesi CEE per analoghi servizi. Qualora il livello tariffario per il trasporto di persone e merci approvato nei modi di legge risulti inferiore a quanto determinato ai sensi del precedente comma e non consenta l'equilibrio economico dell'iniziativa, il Concedente si obbliga a corrispondere al Concessionario la differenza e/o a rinegoziare la durata della Concessione.

25.6. Nel caso in cui il Concedente dovesse richiedere al Concessionario di espletare la concessione anche in presenza di elementi economici dell'iniziativa che non

SHU



SHU

permettessero di pervenire ad un equilibrato Piano Finanziario, il Concessionario potra' ugualmente accettare tale richiesta, indebitandosi direttamente o indirettamente oltre i limiti compatibili con l'equilibrio del Piano Finanziario, a condizione che il Concedente accetti di pagare un canone supplementare (C2) che assicuri il pagamento del servizio di tale indebitamento supplementare.

Detto canone supplementare (C2) non sara' in nessun caso addebitato alla costituenda TAV.CO. S.p.A. e sara' oggetto di anticipazione da parte del Concedente.

25.7. Entita', tempi e modalita' di erogazione dei contributi.

25.7.1. L'entita', i tempi e le modalita' di erogazione dei contributi da corrispondere da parte del Concedente di cui alla lett. G) delle premesse, saranno definiti in ciascun Atto Integrativo, tenendo conto dell'economia dell'iniziativa;

25.7.2. il Concessionario si obbliga, durante il periodo per il quale il Concedente si fa carico degli oneri finanziari, a richiedere al Concedente apposite autorizzazioni per le operazioni finanziarie per le quali e' prevista a carico del Concedente medesimo la copertura degli oneri finanziari per il periodo di costruzione ed avviamento ai sensi della lett. G) delle premesse. L'eventuale mancata autorizzazione dovra' essere chiaramente motivata dal Concedente;

25.7.3. in considerazione dei contributi del Concedente di

AMU

AMU

cui all'art. 25.2., allorché l'economia del progetto lo consentirà durevolmente, saranno esaminate le condizioni di un meccanismo di ripartizione dei benefici, eventualmente con royalty in favore del Concedente, che sarà attivato a condizione che il piano di ammortamento del debito sia rispettato e che la remunerazione cumulata degli azionisti superi un tasso compatibile con le attese del mercato.

- 25.8. Il presente art. 25 ha lo scopo di indicare i principi generali che dovranno disciplinare lo sfruttamento economico delle opere da parte del Concessionario. Tali principi generali dovranno essere precisati e integrati nell'apposito Atto Integrativo.

DURATA

Art. 26 - Durata

- 26.1. La durata della Concessione oggetto della presente Convenzione è presuntivamente fissata in 50 anni e sarà determinata definitivamente in misura maggiore o minore nell'ultimo degli Atti Integrativi in funzione del Piano Finanziario Generale di cui all'art. 25.1.
- 26.2. Al termine della Convenzione tutte le opere e impianti fissi di cui all'art. 3.1. realizzati dal Concessionario diverranno di diritto di piena proprietà del Concedente senza che al Concessionario spetti alcun indennizzo, compenso o rimborso di sorta.

SHU

MA

Art. 27 - Divieto di cessione

Il Concessionario non puo' cedere e/o trasferire - neanche parzialmente e quale che sia la forma o negozio giuridico utilizzato - la presente Convenzione a terzi, senza il preventivo benestare scritto del Concedente.

Art. 28 - Responsabilita' nei confronti dei terzi e modalita' assicurative

28.1. Il Concessionario sara' responsabile nei confronti dei terzi, e senza possibilita' di rivalsa nei confronti del Concedente, per i danni contrattuali e extracontrattuali dipendenti e/o connessi con le obbligazioni oggetto della presente Convenzione, salvo quanto sara' previsto e disciplinato nel contratto di utilizzazione esclusiva di cui all'art. 25.3.

Il Concessionario, percio', dando esplicita manleva, terra' indenne il Concedente - nel modo piu' ampio e senza eccezioni o riserve - da ogni diritto, pretesa o molestia che terzi dovessero avanzare in dipendenza e/o in connessione con le obbligazioni oggetto della presente Convenzione, salvo quanto sopra specificato.

Nel caso in cui il Concedente dovesse essere tenuto a corrispondere a terzi il pagamento di somme, a qualsiasi titolo, per cause dipendenti e/o connesse con le obbligazioni oggetto della presente Convenzione, il Concessionario medesimo sara' tenuto a rimborsare il Concedente, a prima richiesta dello stesso e senza poter opporre ecce-

AKU

AKU

zioni di alcun tipo, quanto il Concedente fosse costretto a pagare, essendo inteso che il Concessionario sara' responsabile solamente di tutto quanto potra' essere trasferito a carico dei "General Contractors", nonche' dei fatti imputabili a propria responsabilita'.

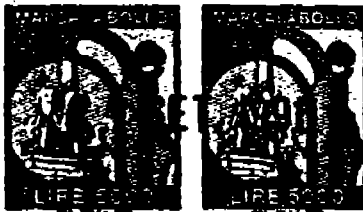
28.2. Il Concessionario dovra' prevedere, nei contratti che stipulera' con i "General Contractors" l'assunzione da parte di quest'ultimi della responsabilita' per i danni contrattuali ed extracontrattuali dipendenti e/o connessi con le obbligazioni da loro assunte.

28.3. Ai fini del rispetto delle obbligazioni di cui al precedente art. 28.1, ciascun Atto Integrativo dovra' indicare le appropriate polizze assicurative che T.A.V. dovra' stipulare con societa' di gradimento del Concedente. Nei medesimi Atti Integrativi dovranno essere definite le apposite polizze assicurative che il Concedente dovra' stipulare per il caso di danni verificatisi alle opere ed agli impianti in conseguenza dell'avviamento dell'esercizio degli stessi. Tali polizze dovranno permanere per tutta la durata della Concessione.

Art. 29 - Osservanza di leggi, regolamenti, prescrizioni, norme tecniche

Nell'esecuzione della presente Convenzione e dell'Atto o degli Atti Integrativi, il Concessionario e' tenuto all'osservanza di tutte le leggi, regolamenti, prescrizioni delle Autorita', norme

Ably



Mh

nazionali, comunitarie, internazionali e norme tecniche vigenti e a volta a volta applicabili.

Art. 30 - Cauzione

A garanzia della qualita' e del buon funzionamento delle opere da realizzare, nonche' del rispetto dei tempi di cui al programma dei lavori, il Concessionario alla stipula di ciascun Atto Integrativo si obbliga a vincolare a favore del Concedente tutte le garanzie bancarie a prima domanda che dovranno essere previste a favore del Concessionario nei contratti da quest'ultimo stipulati con i General Contractors.

L'ammontare di tali garanzie dovra' essere di importo pari ad almeno il 10% del Costo Forfettario di tutte le opere e interventi di cui all'art 3.1., da aumentarsi sia per adeguamento monetario secondo quanto previsto all'art. 10.1., sia per eventuali maggiorazioni del Costo Forfettario (per varianti o altre cause: v. artt. 10.2. e 10.3)

Questa garanzia sara' svincolata dopo che siano trascorsi 45 giorni dalla Relazione Conclusiva di collaudo finale favorevole di cui all'art. 22.5., previa sostituzione con la garanzia assicurativa o bancaria di cui all'art. 28.3.

Art. 31 - Proprieta' dei progetti

31.1. La proprieta' ed il diritto di utilizzo di tutti gli studi di fattibilita', della progettazione di massima, della progettazione esecutiva, e di tutti gli elaborati progettuali e di calcolo, nessuno escluso, compresi tutti i

ORU

documenti di base e tutti i dettagli, spettano al Concedente dal momento della loro redazione.

31.2. Resta inteso che al termine della Convenzione, per qualunque ragione cio' avvenga, tutti i diritti relativi agli studi di fattibilita', alla progettazione di massima ed alla progettazione esecutiva - ivi compresi i progetti costruttivi e particolareggiati e quant'altro redatto - saranno automaticamente acquisiti dal Concedente, senza che al Concessionario spetti alcun indennizzo, compenso o rimborso di sorta, salvo quanto previsto all'art. 12.

Art. 32 - Clausola risolutiva espressa

32.1. Il Concedente ha diritto di risolvere la presente Convenzione qualora si verifichi uno qualsiasi dei seguenti inadempimenti da parte del Concessionario:

32.1.1. il Concessionario sia gravemente inadempiente al suo obbligo di reperire le risorse finanziarie nei tempi e nelle entita' previste nel Piano Finanziario;

32.1.2. il ritardo da parte del Concessionario nel completamento della redazione della progettazione esecutiva superi di sei mesi il termine previsto nell'art. 6.1.;

32.1.3. il ritardo da parte del Concessionario nel completamento dell'esecuzione dei lavori di realizzazione di anche una sola tratta superi di diciotto mesi il termine previsto nel programma dei lavori;

Obli

fh

32.1.4. il Concessionario ceda e/o trasferisca - in tutto o in parte - a terzi la presente Convenzione senza preventiva autorizzazione scritta del Concedente;

32.1.5. il Concessionario non affidi alla ITALFERR-SIS.T.A.V. anche uno solo dei compiti che esso deve affidare alla ITALFERR-SIS.T.A.V. in base a quanto previsto nella presente Convenzione;

32.1.6. il Concessionario non affidi alla costituenda TAV.CO. S.p.A. la gestione commerciale del Sistema Alta Velocita'.

32.2. Il Concedente dovra' previamente diffidare il Concessionario a porre rimedio entro un congruo termine all'inadempimento in cui sia incorso, valutando anche le motivazioni che il Concessionario dovra' inviare al Concedente entro 30 gg. dal ricevimento della diffida. Durante tale termine le parti potranno esaminare la possibilita' della risoluzione parziale per singole tratte.

La risoluzione si verifica di diritto qualora - decorso il congruo termine di cui al comma precedente - il Concedente comunichi al Concessionario di volersi avvalere della presente clausola.

32.3. Le conseguenze derivanti dalla risoluzione della presente Convenzione sono regolate, oltre che dalle norme generali del Codice Civile, dall'art. 88 delle Condizioni Generali



di Contratto per gli appalti di opere, lavori e forniture in opera dell'Ente Ferrovie dello Stato, con la precisazione che il Concessionario dovra' fornire al Concedente anche tutti i documenti di progettazione. Quanto sopra non pregiudica il rispetto delle obbligazioni assunte dal Concedente in base al Piano Finanziario Generale.

32.4. In caso di risoluzione del contratto ai sensi del presente articolo, il Concedente subentrera' nelle obbligazioni assunte dal Concessionario relative ai finanziamenti gia' accesi dal Concessionario medesimo e risultanti dal Piano Finanziario Generale approvato di cui all'art. 25, ovvero in difetto, dai Piani Finanziari approvati di cui all'art. 9.

A tal fine il Concedente succedera' al Concessionario nei relativi contratti di finanziamento. Resta fermo il diritto del Concedente al risarcimento dei danni conseguenti alla risoluzione della presente convenzione.

32.5. Nel caso in cui l'equilibrio economico e finanziario del progetto non possa piu' essere durevolmente assicurato, il Concessionario e/o il Concedente avranno il diritto di richiedere la risoluzione della presente convenzione.

In tal caso saranno determinate le modalita' di indennizzo ai sensi delle vigenti disposizioni del Codice Civile e dell'art. 88 delle Condizioni Generali del contratto sopra richiamato.



Abli

Art. 33 - Spese fiscali

Tutte le spese ed oneri fiscali relativi alla presente Convenzione, all'Atto o agli Atti Integrativi ed altri atti connessi e/o relativi ad essi sono a totale e definitivo carico del Concessionario.

Art. 34 - Domicilio e comunicazioni

34.1. Il Concedente dichiara che il proprio domicilio e' in Roma, P.za della Croce Rossa, 1 c.a.p. 00161.

Il Concessionario dichiara che il proprio domicilio e' in Roma, P.za della Croce Rossa, 1 c.a.p. 00161

34.2. Tutte le comunicazioni saranno effettuate presso il domicilio delle parti e dovranno essere trasmesse mediante lettera raccomandata a.r..

Art.35 - Norme transitorie e finali

35.1. - Comitato di Coordinamento

Per il raggiungimento del massimo coinvolgimento e del massimo consenso sulle scelte e sulle strategie attuative del Progetto Alta Velocita' nella sua piu' organica concezione e per fornire adeguata informazione a tutte le competenti sedi istituzionali di natura politica e amministrativa nonche' all'intero contesto imprenditoriale, direttamente o indirettamente interessato

Abh

Abh

al progetto Alta Velocita' che e' di rilevanza eccezionale per il Paese e con elevato tenore innovativo, viene istituito con delibera dell'Amministratore Straordinario dell'Ente F.S., apposito Comitato di Coordinamento.

Il suddetto Comitato dovra', attraverso una lettura periodica dell'evoluzione delle fasi attuative dell'intero progetto di sistema, costituire occasione di coinvolgimento reale di tutte le risorse mobilitate nell'operazione, nel rispetto delle funzioni a ciascuno attribuite.

Il Comitato e' costituito dall'Amministratore Straordinario (o dal Presidente) e dal Direttore Generale dell'Ente F.S. e dai Presidenti e dagli Amministratori Delegati della T.A.V. e della ITALFERR-SIS.T.A.V.

Il Concessionario sara' altresì tenuto a far partecipare alle riunioni del Comitato i Rappresentanti dei General Contractors e degli Enti Garanti.

35.2. - Anticipazioni del Concedente

In accordo alle istruzioni ricevute dal Governo con Direttiva del Ministro dei Trasporti del 7 agosto 1991, al fine di procedere con la massima urgenza e senza soluzione di continuita' nella realizzazione delle opere e dei sistemi di cui all'art. 3.1. e nelle more dell'integrale reperimento sul mercato finanziario dei relativi finanziamenti da parte del Concessionario di cui al Piano Finanziario facente parte degli Atti Integrativi definiti all'art. 9, il Concedente, nei limiti delle somme disponibili a tale titolo e compatibilmente con la normativa vigente, anticipa-

ra' al Concessionario i primi costi connessi con l'inizio delle realizzazioni medesime a fronte di adeguate garanzie.

Tali anticipazioni saranno effettuate a valere sulle risorse finanziarie a carico del Concedente di cui al punto G delle premesse. A tal fine, una volta che siano disponibili ed approvati da ITALFERR-SIS.T.A.V. per ciascuna delle tratte di cui all'art. 3.1. i progetti di massima, una stima di costo di un programma preliminare ed un preliminare Piano Finanziario, il Concedente e il Concessionario stipuleranno un Atto Integrativo per ciascuna delle tratte medesime che definira' gli ammontari, le modalita' ed i tempi di erogazione delle anticipazioni che il Concedente trasferira' al Concessionario in accordo alla su citata Direttiva del Ministro dei Trasporti.

Resta obbligo del Concessionario trasferire al Concedente la proprieta' di tutte le progettazioni delle opere e dei sistemi e di quanto altro realizzato dal Concessionario nelle ipotesi di scioglimento/risoluzione a qualsiasi titolo della presente Convenzione.

Art. 36 - Arbitrato

Tutte le controversie comunque relative alla presente Convenzione saranno deferite ad un tentativo di composizione amichevole tra i legali rappresentanti del Concedente e del Concessionario.

In caso di mancato raggiungimento di tale composizione amichevole, la decisione della controversia sara' deferita ad un Collegio Arbitrale formato da tre membri.

Sh

M

Ciascuna parte nominera' il proprio Arbitro; il terzo Arbitro, che agira' con funzioni di Presidente del Collegio, sara' scelto dai due Arbitri cosi' nominati. Se i due Arbitri di parte non raggiungono un accordo sulla scelta del Presidente entro 15 giorni dalla data di nomina del secondo Arbitro, il Presidente del Collegio Arbitrale sara' nominato, su richiesta di una o di entrambe le parti, dal Presidente del Consiglio di Stato, il quale provvedera' alla nomina dell'Arbitro che non fosse stato nominato entro 15 giorni dalla comunicazione della nomina del primo Arbitro.

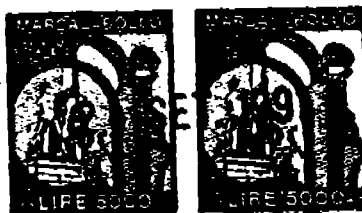
La determinazione del Collegio Arbitrale avverra' secondo diritto e secondo le norme del codice di procedura civile entro 90 giorni dalla costituzione del Collegio Arbitrale.

Il Collegio Arbitrale avra' sede a Roma.

Qualora la controversia sorgesse durante l'esecuzione dei lavori, il Concessionario sara' comunque tenuto a far proseguire l'esecuzione dei lavori a termini di Convenzione, senza sospendere o ritardare in alcun modo il regolare andamento dei lavori.

Qualora le controversie tra le parti riguardassero questioni fatte oggetto di procedure arbitrali nell'ambito dei contratti tra Concessionario e General Contractors, le parti stesse procederanno al tentativo di amichevole composizione di cui al primo comma del presente articolo sulla base delle risultanze

SH4



12

delle suddette procedure arbitrali o, in difetto, gli arbitri che saranno nominati ed a quali saranno deferite le controversie ai sensi del secondo comma del presente articolo, decideranno anche tenendo conto delle suddette risultanze arbitrali tra Concessionario e General Contractors.

Art. 37 - Efficacia delle obbligazioni

L'efficacia delle obbligazioni assunte dal Concedente e' condizionata all'ottenimento delle autorizzazioni volta a volta previste dalla legge.

Il Concedente si impegna a svolgere tutte le attivita' necessarie per conseguire dette autorizzazioni.

La presente Convenzione entrera' in vigore il giorno in cui sara' sottoscritta da entrambe le parti.

Roma, li' 24 SET. 1991

Ente Ferrovie dello Stato

Antonio P. Ucci

T.A.V. S.p.A.

Guido Pavesi

ALLEGATO 5