

ATTO AGGIUNTIVO n. 2
AL CONTRATTO DI CONCESSIONE REP. 1446 DEL 29.10.2010
SUCCESSIVAMENTE MODIFICATO CON ATTO AGGIUNTIVO REP. 1563/2012

TRA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE, con sede in Venezia, Santa Marta Fabbricato 13, C.F. e P.I. 00184980274, in persona del Presidente, Dott. Pino Musolino, domiciliato per la carica e ai fini del presente atto presso la sede legale dell'Autorità

(di seguito "**Concedente**" o "**Autorità**")

E

VENICE RO.PORT.MOS. S.C.P.A., con sede in Fusina (VE), via Autostrade del Mare, C.F. e P.I. 03994510273, in persona del Presidente del Consiglio di Amministrazione, Dott. Giampaolo Chiarotto;

(di seguito "**Concessionario**")

(il **Concedente** e il **Concessionario**, di seguito congiuntamente anche le "**Parti**").

* * *

PREMESSO CHE

- (A) l'Autorità Portuale di Venezia, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in attuazione dei propri piani di sviluppo e programmazione, ha definito una serie di iniziative volte a potenziare i collegamenti con i principali bacini di riferimento del mercato di riferimento attuale e potenziale;
- (B) tra gli interventi previsti nell'accordo quadro stipulato tra l'Autorità e il Comune di Venezia per il riordino e il riassetto della zona industriale di Marghera, è compreso anche l'Accordo di programma, firmato in data 5.06.2003, per l'esproprio e l'utilizzo della zona ex Alumix-Sava-Fusina, per la realizzazione di un *terminal* di cabotaggio (traffico Ro-Ro), in conformità con le linee di programmazione del Piano Operativo Triennale (il "**POT**"), gli indirizzi comunitari, i programmi di infrastrutturazione dei porti, di cui alla Legge 413/98, e, in particolare, con la realizzazione delle cosiddette "*Autostrade del Mare*"-*MoS*, *Motorways of the Sea* (decretazione APV 1420 del 12/12/2006);

(C) al fine di dare impulso alla realizzazione delle infrastrutture di propria competenza, l'Autorità ha provveduto a esperire una procedura competitiva, ai sensi degli artt. 37-*bis* e ss. della L.109/1994 (la "**L. 109**"), poi sostituita dal D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. (il "**Codice previgente**"), preordinata all'aggiudicazione della concessione, da assentire con la tecnica della finanza di progetto, per la "*progettazione, costruzione e gestione in Porto Marghera, località Malcontenta, via Moranzani n. 23 di una Piattaforma logistica per l'espletamento dei servizi a supporto dell'attività del Terminal Autostrade del Mare*" (la "**Concessione**");

(D) all'esito dell'articolata procedura, costituita da:

- la pubblicazione di un avviso, ai sensi dell'art. 37-*bis*, comma 2-*bis* della L.109;
- la successiva dichiarazione di pubblico interesse della proposta (la "**Proposta**"), presentata dal consorzio originariamente costituito da Thetis S.p.A., Adria Infrastrutture S.p.A., Sistemi Territoriali S.p.A., Teleporto Adriatico S.r.l. e Multiservice S.r.l. e, successivamente, integrato da Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A. e Consorzio Veneto Cooperativo S.c.p.a., nel seguito divenuto promotore (il "**Promotore**");
- l'indizione, con bando del 4.08.2009 (il "**Bando**"), della gara, ai sensi dell'art. 37-*quater* della L. 109, nel frattempo sostituito dall'art. 155, comma 1, lett. a) del Codice previgente, ponendo a base di gara il progetto preliminare presentato dal Promotore, come modificato in sede di approvazione, nonché i valori degli elementi necessari per la determinazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa,

l'Autorità aggiudicava, *ex lege*, la gara e, il 29.07.2010, si perveniva alla sottoscrizione del contratto di Concessione, reg. n. 1446 di Registro A.P. del 29.07.2010 (il "**Contratto**") - tra l'Autorità e la società di progetto Venice Ro-Port MoS S.c.p.a., subentrata a titolo originario al raggruppamento temporaneo di imprese aggiudicatario, formato dal Promotore, ai sensi dell'art. 156 del Codice previgente -, cui era allegata la convenzione/concessione (la "**Convenzione**");

(E) l'Autorità e il Concessionario, nel corso del rapporto concessorio, hanno partecipato, rispettivamente in qualità di Coordinatore e *partner* beneficiario, al progetto europeo denominato "*ADRIAMOS - Adriatic Motorways of the Seas*", approvato con Decisione della Commissione Europea n. 8186 del 16.11.2012, a valere sul bando multi-annuale 2011 del Programma TEN-T, che si è concluso il 31.12.2014 (il "**Progetto ADRIAMOS**");

- (F) le attività che hanno coinvolto direttamente l’Autorità e il Concessionario, co-finanziate dal Progetto ADRIAMOS, si riferivano ai seguenti interventi infrastrutturali:
- Realizzazione della darsena nord del *Terminal* Autostrade del Mare-Venezia (azione 1.1-1.4, di cui alla Decisione 8186/2012 allegata);
 - Realizzazione della darsena sud del *Terminal* Autostrade del Mare della *“Piattaforma Logistica di Fusina”*-Venezia (azione 2.1-2.4, di cui alla Decisione 8186/2012 allegata), e
 - Interventi di adeguamento del canale Malamocco Marghera e dei segnalamenti;
- (G) a seguito del rendiconto finale delle spese sostenute nell’ambito del Progetto ADRIAMOS, approvato dall’Agenzia Esecutiva della Commissione Europea, *Innovation and Networks Executive Agency (“INEA”)*, con lettera ref. Ares (2016)2580584 del 03.06.2016, sono stati riconosciuti i seguenti contributi UE, che prendono in considerazione anche le quote di pre-finanziamento già ricevute in fase di avvio del progetto, segnatamente: all’Autorità 5.303.765,45 € e al Concessionario 5.511.758,85 €;
- (H) il progetto del *Terminal* Ro-Ro Fusina, previsto nella Concessione, (il **“Terminal”**), ha subito, nel tempo, alcune modifiche, di adeguamento alle esigenze emerse, tali da comportare la revisione del Piano economico finanziario (**“PEF”**), di cui all'allegato n. 2 del Contratto, ossia: a) incremento delle opere per l'ampliamento del bacino di evoluzione ed escavo; b) ampliamento delle darsene e delle superfici dei piazzali, con minori superfici coperte da destinare a locazione (magazzini e commerciali/uffici);
- (I) in considerazione delle modifiche intervenute e dell’ottenimento del contributo, di cui al Progetto ADRIAMOS, in data 19.07.2012, è stato, pertanto, stipulato tra le Parti un atto aggiuntivo rep. 1563 (l’**“Atto Aggiuntivo n. 1”**), con il quale sono state recepite le modifiche progettuali e contrattuali per tenere conto di quanto sopra con, conseguente, adeguamento del PEF allegato al Contratto;
- (J) in data 07.11.2017, è stato sottoscritto il Grant Agreement no. INEA/CEF/TRAN/M2016/1349460, ref. Ares (2017)5406300, tra l’Autorità e l’INEA, relativo al progetto Mos Venezia-Patrasso (il **“Progetto Venezia-Patrasso”**), che è subentrato al Progetto ADRIAMOS, con cui è stato riconosciuto un ulteriore contributo UE al Concessionario, pari ad 2.529.500,00 € per i lavori di completamento di escavo della darsena sud del Terminal (la **“Darsena Sud”**), da ultimarsi entro il 31.12.2018, e per la realizzazione del sistema di video-sorveglianza entro il 30.06.2019, con chiusura finale del Progetto entro il 31.03.2020;

- (K) l'esercizio del Terminal è stato avviato nell'estate 2014, nelle more del completamento degli interventi infrastrutturali previsti;
- (L) nel corso dell'esercizio del Terminal, il Concessionario proponeva istanza al Concedente affinché le Parti procedessero a un'ulteriore revisione del PEF contrattuale, alla stregua di quanto previsto dall'art. 22 della Convenzione. Il Concessionario avanzava tali richieste di revisione lamentando l'insostenibilità economico-finanziaria del vigente assetto contrattuale, ritenendo essersi verificati taluni eventi destabilizzanti, come indicati all'art. 1.13, lett. ii) e xii) della Convenzione e, in particolare, il mancato raggiungimento del volume di ricavi da traffico stimato dal Concessionario e posto a fondamento, prima, della Concessione e, poi, del successivo Atto Aggiuntivo n. 1, che non riportava alcuna modifica nelle stime di traffico;
- (M) il Concedente avviava un'intensa attività istruttoria, in contraddittorio con il Concessionario, al fine di verificare la sussistenza dei presupposti per il richiesto riequilibrio, nonché la legittimità dello stesso, al fine di evitare - in considerazione del carattere strategico del Terminal e della Piattaforma logistica, sia in ambito nazionale, sia nel più ampio contesto europeo, come riconosciuto dalla concessione dei contributi UE - la lesione dell'interesse pubblico, che si sarebbe determinata in caso di revoca della Concessione, che comporterebbe:
- incertezza sul completamento del Terminal e conseguente allungamento dei tempi;
 - sospensione delle attività di gestione, attualmente svolte dal Concessionario, con conseguente perdita del relativo avviamento;
 - perdita dei contributi UE;
 - probabile contenzioso con il Concessionario in relazione agli importi dovuti ai sensi delle norme applicabili e delle previsioni contrattuali, con conseguente, aggiuntivo, ritardo per ottenere la piena funzionalità del Terminal;
- (N) al termine della suddetta attività istruttoria, le Parti raggiungevano un accordo preliminare, il cui verbale è stato sottoscritto in data 27.07.2018 (il "**Verbale**"), per la revisione della Concessione, con la definizione delle condizioni essenziali per il perseguimento dell'equilibrio economico finanziario della stessa e le modifiche contrattuali da apportare. L'efficacia del suddetto Verbale era condizionata, risolutivamente, al rilascio di un parere da parte del DIPE - la cui assistenza nella gestione delle interlocuzioni era stata già richiesta dall'Autorità, con nota del 18.05.2018 - e di una delibera favorevole da parte del Comitato di Gestione portuale (il "**Comitato**"), previo parere della Commissione consultiva portuale (la "**Commissione**");

- (O) l’Autorità, di conseguenza, avviava un’attenta e approfondita verifica sulle condizioni previste nel Verbale, acquisendo il richiesto parere del DIPE, in data 6.11.2018, nonché il parere dell’Avvocatura distrettuale di Stato, in data 11.12.2018. Entrambi i succitati pareri, pur suggerendo alcune ulteriori modifiche all’impianto originario della Concessione, rispetto a quanto previsto nel Verbale, confermavano la legittimità e l’opportunità della revisione prevista, al fine di evitare le conseguenze di una eventuale revoca della Concessione, ritenuta non in linea con l’interesse pubblico;
- (P) inoltre, l’Autorità richiedeva ulteriori approfondimenti in relazione a:
- la situazione legale del socio di maggioranza del Concessionario, Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A., all’avv. Massimiliano Lombardo;
 - la sostenibilità del nuovo PEF di equilibrio, alla prof. Veronica Vecchi;
 - la verifica quantitativa delle opere realizzate dal Concessionario, all’ing. Gianluca Pasqualon;
 - la tenuta giuridica della revisione, all’avv. Velia M. Leone;
- (Q) nel frattempo, in considerazione dei ritardi verificatisi nel corso delle attività di esecuzione dei lavori preordinati all’escavo della Darsena Sud, per motivi autorizzativi non imputabili al Concessionario, INEA accordava, con nota Ares(2019)4644178 del 17.07.2019, il differimento del termine entro il quale gli stessi dovranno essere completati che è stato, quindi, fissato per il 31.03.2020, con la conseguenza che la condizione posta per l’erogazione del contributo UE - ossia, che i menzionati lavori di escavo della Darsena Sud fossero completati entro il 31.12.2018, pena la revoca parziale del contributo stesso - deve intendersi, oggi, riferita al completamento delle suddette opere entro il nuovo termine previsto. Tale proroga comporta che la correlata condizione posta dall’Autorità per la revoca del contributo pubblico definito nel Verbale - e in parte già erogato in via di anticipazione - sia, anch’essa, adeguata al termine differito per il completamento dei lavori, quale previsto dall’INEA;
- (R) i lavori di escavo della Darsena Sud sono in corso di realizzazione;
- (S) il Comitato ha approvato il riequilibrio e le nuove condizioni della Concessione in data [•] e la Commissione si è espressa favorevolmente in data [•];
- (T) a seguito dell’acquisizione dei pareri e delle approvazioni, di cui alle lettere (O), (P) e (S) delle presenti premesse, e conformemente a quanto in essi contenuto, le Parti ritengono - essendosi verificate le condizioni di conferma dell’efficacia del Verbale, di cui all’art. 10 dello stesso - di procedere alla definizione contrattuale - mediante un nuovo atto aggiuntivo (l’**Atto Aggiuntivo n. 2**) - dell’adeguamento delle condizioni economiche e finanziarie della Concessione e delle pattuizioni della Convenzione, ai

sensi e per gli effetti dell'articolo 22 della stessa, mediante la revisione del PEF e la modifica di alcune disposizioni contrattuali;

- (U) peraltro, le Parti intendono introdurre alcune pattuizioni preordinate a specificare e a meglio definire quanto concordato con il Verbale, in considerazione delle risultanze dei pareri rilasciati nella fase di valutazione, di cui alle lettere (O), (P) e (S) delle presenti premesse, che hanno suggerito, complessivamente, di introdurre clausole volte, da un lato, ad individuare l'allocazione dei rischi in maniera definitiva, e, dall'altro, a conferire maggiore flessibilità alle Parti nella decisione relativa al previsto investimento avente ad oggetto il deposito *car carrier*, a maggiore tutela dell'interesse pubblico;

TUTTO CIO' PREMESSO

le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue

ART. 1. PREMESSE

- 1.1.** Le premesse formano parte integrante del presente Atto Aggiuntivo n. 2.
- 1.2.** Gli allegati fanno parte del presente Atto Aggiuntivo n. 2 ed hanno la medesima forza ed effetto, salvo laddove espressamente escluso.
- 1.3.** Ogni riferimento a clausole ed allegati, ove non diversamente precisato, è fatto alle clausole ed allegati del presente Atto Aggiuntivo n. 2.

ART. 2. DEFINIZIONI

- 2.1.** Tranne ove diversamente specificato per espresso, i termini indicati con la lettera maiuscola avranno, sia al singolare che al plurale, il significato loro attribuito nel Contratto e nella Convenzione, oltre che nelle premesse del presente Atto Aggiuntivo n. 2.

ART. 3. OGGETTO

- 3.1.** Il presente Atto Aggiuntivo n. 2 ha ad oggetto, ai sensi dell'art. 22 della Convenzione di Concessione e nel rispetto di quanto indicato nel Verbale, nonché di quanto emerge dalla complessiva istruttoria e verifica di cui alle premesse, la revisione non sostanziale della Concessione, finalizzata a garantire il pubblico interesse (consistente, nel caso di specie, nella realizzazione di opere infrastrutturali strategiche necessarie allo sviluppo delle attività portuali), attraverso l'individuazione di nuove condizioni di equilibrio economico finanziario della stessa a seguito della stesura del nuovo PEF e, conseguentemente, le modifiche da apportare alla Convenzione per recepire i contenuti del Verbale. Inoltre, le Parti hanno convenuto di specificare ovvero adeguare l'allocazione dei rischi e definire l'assunzione dei relativi diritti ed obblighi a carico di ciascuna.

3.2. Il presente Atto Aggiuntivo n. 2 consta dei seguenti allegati, che ne costituiscono parte integrante (gli “**Allegati**”):

1. Piano Economico Finanziario del [•], basato sul nuovo volume degli investimenti e per una durata di anni 50 (cinquanta) dal 19.07.2012 (il “**PEF Contrattuale**”);
2. Planimetria generale del nuovo *layout* di progetto;
3. Matrice dei rischi;
4. *Grant Agreement* INEA/CEF/TRAN/M216/1349460 relativo al Progetto Venezia-Patrasso;
5. Lettera di proroga INEA Ref. Ares(2019)4644178 - 17/07/2019;
6. Decisione della Commissione Europea n. 8186 del 16.11.2012 relativa al Progetto ADRIAMOS;
7. Delibera del Comitato n. [•] del [•];
8. Parere della Commissione del [•];
9. Valore e cronoprogramma delle opere da completare (il “**Cronoprogramma**”).

ART. 4. MODALITÀ DI RIEQUILIBRIO DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Le Parti, sussistendo le condizioni di applicabilità dell’art. 22 della Convenzione ed essendosi verificate le condizioni di efficacia di cui all’art. 10 del Verbale, approvano le misure di revisione del PEF vigente (Allegato n. 3 all’Atto Aggiuntivo n. 1 del 19.07.2012), descritte di seguito, nonché recepite nel nuovo PEF Contrattuale, aggiornato alla data del [•], Allegato n. 1 al presente Atto Aggiuntivo n. 2.

1. CONTRIBUTO PUBBLICO DELL’AUTORITÀ

Ai fini di garantire il riequilibrio del PEF e, pertanto, attuare la relativa revisione, l’Autorità riconosce un contributo pubblico, a titolo di prezzo, per l’importo di € 9.000.000,00.

Il riferito importo è stato, nel limite di € 2.000.000,00, oggetto di erogazione, a titolo di anticipazione, in data [•], secondo quanto previsto dall’art. 2 del Verbale.

Il residuo importo di € 7.000.000,00 deve essere erogato per Stati di Avanzamento Lavori (“**SAL**”) mensili, afferenti alle opere di completamento della Darsena Sud e dei retrostanti piazzali, di cui al successivo paragrafo 7 del presente articolo. In particolare, la quota per ogni SAL sarà pari al 65% del valore delle opere, via via, allibrate e contabilizzate, fino alla concorrenza della richiamata somma di € 7.000.000,00.

Le Parti danno e prendono reciprocamente atto che, alla data del [•], il Concessionario ha eseguito lavori come, provvisoriamente, contabilizzati nei relativi SAL per € [•]. La corretta esecuzione dei lavori, da realizzare a corpo, sarà accertata mediante collaudi,

anche in corso d'opera. Laddove dai collaudi emergesse una consistenza delle opere, rispetto a quella risultante dagli elaborati grafici di progetto esecutivo, inferiore all'importo inserito nel PEF Contrattuale, tale circostanza sarà riconducibile a un Evento Favorevole, ai sensi dell'art. 1, comma 14 della Convenzione e determinerà l'obbligo di procedere al riequilibrio del PEF a favore del Concedente.

Il Concessionario ha prestato la Polizza fideiussoria nr. A20182000103072793, con validità dal 26 luglio 2018, così come previsto dall'art. 8 del Verbale, escutibile a prima richiesta, senza eccezioni e con rinuncia al *beneficium excussionis*, a garanzia dell'importo di € 2.000.000,00, corrisposto dalla Autorità a titolo di anticipazione del contributo pubblico dovuto a titolo di prezzo.

Le Parti prendono e danno reciprocamente atto che l'importo garantito dalla suddetta polizza dovrà essere, via via, adeguato - alle stesse condizioni - all'ammontare che sarà erogato dalla Autorità, a fronte dei SAL.

La polizza potrà essere escussa, parzialmente o totalmente, dal Concedente nel caso di inesatto o mancato completamento delle opere di cui al paragrafo 7 del presente articolo nei termini ivi convenuti.

Il Concessionario sarà liberato dalla garanzia una volta che le opere realizzate avranno ottenuto i necessari collaudi, come previsto dall'art. 156, comma 3 del Codice previgente.

L'Autorità, nel corso della fase esecutiva dei lavori, si riserva di rinegoziare, su richiesta del Concessionario, la presente clausola, eventualmente concordando la riduzione o eliminazione della garanzia con assunzione, in tal caso, di responsabilità solidale dei soci della Società di progetto, ai sensi dell'art. 156 del Codice previgente, ai fini della restituzione del contributo.

Le Parti convengono che la somma di € 1.345.236,54, corrispondente al 65% dei SAL nn. 1, 2 e 3, sarà compensata con il credito maturato dall'Autorità a titolo di canoni demaniali per gli anni 2018 e 2019, pari complessivamente ad € 1.412.000,00 (€ 612.000,00 per l'anno 2018 ed € 800.000,00 per l'anno 2019). La differenza - pari ad € 66.763,46 - dovrà essere corrisposta in favore dell'Autorità entro 15 giorni, naturali e consecutivi, dalla sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 2, fermo restando l'obbligo di adeguamento della polizza fideiussoria nr. A20182000103072793 o di altra qualora sostituita.

Le Parti convengono, altresì, che la riferita somma di € 66.763,46 sarà oggetto di compensazione qualora nelle more della approvazione e sottoscrizione del presente Atto aggiuntivo n. 2 siano state realizzate e contabilizzate ulteriori lavorazioni con la conseguenza che, in tal caso, l'importo suddetto dovrà essere rivisto di conseguenza.

Parimenti le Parti convengono che ove all'esito della contabilizzazione dei lavori e del conteggio di cui al presente art. 4 paragrafo 4, emerga un credito del Concessionario ulteriore rispetto a quello oggetto di compensazione, l'Autorità di Sistema Portuale provvederà al pagamento della somma residua entro giorni 20 dal perfezionamento del presente Atto.

A maggiore garanzia dell'esecuzione dei lavori, di cui al paragrafo 7 del presente articolo, il Concessionario non pagherà alcun interesse quale forma di remunerazione del prestito soci/debito subordinato, né distribuirà alcun dividendo, fino al collaudo.

2. ADEGUAMENTO DEL CANONE DEMANIALE ANNUALE E DETERMINAZIONE DELLE MODALITÀ DI PAGAMENTO DEI CANONI SCADUTI ALLA DATA DEL 31.12.2017

Per l'anno 2018, il canone demaniale è fissato in € 612.000,00.

A partire dall'01.01.2019 e fino al 31.12.2023, il canone demaniale annuale dovuto dal Concessionario sarà pari ad € 800.000,00 (maggiorato annualmente, a partire dal 2020, degli adeguamenti dell'indice ISTAT rilevato per l'anno precedente).

A partire dall'01.01.2024 e fino al termine della Concessione, il canone demaniale annuale dovuto dal Concessionario (come determinato al punto precedente) sarà incrementato - in considerazione del maggior valore acquisito dalle aree in concessione a seguito degli investimenti realizzati anche con il concorso finanziario della Concedente per tramite del contributo pubblico, di cui al paragrafo 1 del presente articolo - di € 120.000,00 e rimarrà sottoposto annualmente ad adeguamento ISTAT dal 2025.

L'importo del canone a regime è stato calcolato tenendo conto della rimodulazione del *layout* di progetto e della riduzione e rimodulazione degli investimenti, di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

I canoni pregressi, scaduti e non pagati, maturati alla data del 31.12.2017, complessivamente pari ad € 3.681.194,48 (comprensivi di canone demaniale e canone in misura fissa e variabile per autorizzazione ex art. 16 L. n. 84/1994 e ss.mm.ii., fino alla nota addebito n. 90041 del 21.02.2018 di € 17.679,40, relativa a canone impresa IV trimestre 2017) saranno corrisposti (unitamente al canone demaniale corrente) a partire dal 2024 *pro rata*, pari ad € 94.390,00/anno, per l'intero arco temporale di durata della Concessione, oltre ad interessi al tasso pari all'EURIBOR 3 mesi (o indicatore equivalente ove non più in uso), maggiorato dello *spread* del 2%. In caso di Euribor (o tasso equivalente di riferimento) negativo, il tasso applicato non potrà essere inferiore al valore dello *spread*. Gli interessi saranno applicati a decorrere dalla data di scadenza delle fatture emesse e sino al pagamento di ciascuna rata così calcolata. Qualora il rapporto concessorio si interrompesse per qualsiasi causa prima della scadenza fissata, il Concessionario sarà tenuto in ogni caso a corrispondere all'Autorità le quote residue

dei canoni demaniali pregressi, pari € 94.390,00/anno, dovute sino alla scadenza del 19.07.2062, oltre agli interessi maturati secondo il precedente schema.

Conseguentemente, le Parti convengono che l'importo da versare, annualmente, al Concedente, a partire dall'01.01.2024, è pari, complessivamente, ad € 1.014.390,00 (di cui € 920.000,00 a titolo di canoni demaniali e € 94.390,00 a titolo di pagamento dei canoni scaduti alla data del 31.12.2017), fatti salvi gli interessi e gli aggiornamenti ISTAT, calcolati nella misura e con le modalità di cui sopra.

3. RIDETERMINAZIONE DEL LAYOUT DI PROGETTO

Al fine di adeguare il *layout* di progetto ai sopravvenuti scenari economici e alle condizioni di mercato - in particolare legate al manifestarsi di una domanda immobiliare per gli immobili retro-portuali di tipologia e destinazione commerciale difforme rispetto a quella inizialmente prevista -, nonché all'esigenza di riequilibrio della Concessione, in considerazione anche del fatto che il Terminal sarà destinato all'attività di navi Ro-Ro e Ro-Pax, le Parti convengono che il Concessionario realizzerà le opere in guisa che l'investimento complessivo sia contenuto nel valore di € 106.506.126,53, di cui € 102.806.734,43 per lavori e progettazione ed € 3.699.392,10 per capitalizzazioni.

In particolare, rispetto al *layout* del progetto originario, le Parti convengono che non saranno realizzati i seguenti interventi:

- Edificio A deposito;
- Edificio B depositi ed uffici;
- Edificio H deposito e direzionale ricettivo;
- Edificio G deposito ed uffici;
- Edificio F deposito.

In luogo dei predetti edifici, il Concessionario potrà realizzare un parcheggio multipiano di 50.000 mq per stoccaggio di n. 2.800 auto medie (il "**Parcheggio Multipiano**"). La realizzazione di detto Parcheggio Multipiano dovrà essere avviata entro e non oltre il 01.01.2030 e completata entro i successivi 900 giorni naturali e consecutivi.

Le Parti, conseguentemente, convengono che il Concessionario dovrà consegnare all'Autorità la progettazione definitiva del riferito Parcheggio Multipiano entro il 30.06.2028 e, quindi, predisporre e consegnare il progetto esecutivo nel termine di 180 giorni, naturali e consecutivi, dalla formale approvazione del progetto definitivo da parte dell'Autorità.

A seguito dell'approvazione della progettazione esecutiva, il Concessionario dovrà aggiudicare a un esecutore terzo, con gara, i relativi lavori, che non potranno prevedere una durata superiore ai 900 giorni, naturali e consecutivi.

Resta la facoltà del Concessionario di anticipare, secondo le esigenze operative cui dovesse essere tenuto a fare fronte, la redazione delle progettazioni definitiva ed esecutiva e la esecuzione dei lavori preordinati alla costruzione del Parcheggio Multipiano. In tale caso restano fermi i termini di consegna del progetto esecutivo (180 giorni, naturali e consecutivi, dall'approvazione del progetto definitivo) e di completamento dei lavori (900 giorni, naturali e consecutivi, dall'aggiudicazione della gara).

Il Concessionario assume l'impegno di eseguire i lavori previsto come da nuovo layout di terminal nell'intervallo 2018 - 2033, con il seguente Cronoprogramma:

Anni 2018-2023:

Realizzazione piazzale, realizzazione 1° parte edifici (C-D-E), opere viarie, terminale ferroviario, recinzione perimetrale, varco di controllo e biglietteria (stralcio); installazione impiantistica specifica per l'operatività del Terminal (c.d. sottoservizi, attrezzature, impianti); realizzazione banchine supplementari (3° e 4° banchina) ed allargamento canale Malamocco – Marghera; interventi su piazzali;

Anno 2026:

Realizzazione piazzale, realizzazione 1° parte edifici (C-D-E), opere viarie, terminale ferroviario, recinzione perimetrale, varco di controllo e biglietteria (stralcio) e piazzali;

Anni 2032-2033:

Realizzazione piazzale, realizzazione 1° parte edifici (C-D-E), opere viarie, terminale ferroviario, recinzione perimetrale, varco di controllo e biglietteria (stralcio) e Parcheggio Multipiano.

Si precisa che, di conseguenza, la destinazione d'uso delle aree ove nel precedente layout dovevano sorgere i manufatti A,B,F,G,H, è a piazzale ad uso portuale, sino all'avvio dei lavori per la realizzazione del succitato multipiano.

4. Durata della Concessione

Le Parti concordano che la Concessione verrà a spirare il 19.7.2062, secondo le previsioni del PEF Contrattuale, di cui all'Allegato n. 1 al presente Atto Aggiuntivo n. 2.

Resta, peraltro, inteso che il termine del 19.7.2062 è direttamente connesso all'ammontare degli investimenti come previsto nel PEF e concorre a costituire elemento di riequilibrio del progetto.

Conseguentemente le Parti convengono che l'Autorità, qualora dal collaudo del Parcheggio Multipiano, eseguito secondo l'istruttoria tecnico economica preordinata all'approvazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo del Parcheggio Multipiano, risulti un minor valore delle opere rispetto a quello considerato nel PEF Contrattuale, pari a € 32.408.389,98, da cui una riduzione dell'ammontare degli investimenti, procederà alla rideterminazione del termine di scadenza della Concessione

al fine di renderne coerente la durata con il volume degli investimenti. Conseguentemente saranno ridefinite le previsioni di cui al precedente paragrafo 2 del presente articolo, al fine di adeguare il valore delle rate di canoni pregressi che andrà commisurato alla durata residua della Concessione alla stregua della eventuale ridefinizione del termine ai sensi di quanto sopra pattuito.

La rideterminazione della durata della Concessione dovrà, comunque, assicurare l'equilibrio del progetto alle condizioni di cui al PEF Contrattuale, allegato *sub* 1 al presente Atto Aggiuntivo n. 2. Tale riequilibrio non è dovuto laddove lo squilibrio dipenda da qualsiasi altra causa di riduzione dei ricavi o aumento dei costi, eventualmente, nel frattempo, subentrata e non riconducibile alla riduzione della durata, o ad Eventi Destabilizzanti.

Le Parti precisano che, in ogni caso, il termine del 19.07.2062 non potrà essere superato nemmeno nel caso in cui l'investimento per la realizzazione del Parcheggio Multipiano dovesse essere superiore a quello indicato nel PEF Contrattuale ed accertato in sede di collaudo.

Le Parti danno e prendono reciprocamente atto che, in caso di mancata realizzazione del Parcheggio Multipiano, la durata della Concessione rimane fissata al 19.07.2052, senza che il Concedente attui alcun riequilibrio in favore del Concessionario, fatti salvi i casi di Forza Maggiore. Rimane, invece, comunque applicabile la disciplina prevista dal presente atto per il verificarsi di Evento Favorevole al Concedente. Le rate dei canoni pregressi saranno conseguentemente riviste in funzione della scadenza della Concessione al 19.07.2052.

5. REVISIONE DELLA CONCESSIONE AI FINI DEL RIEQUILIBRIO ECONOMICO

Le Parti danno e prendono, reciprocamente, atto che la stipula del presente Atto Aggiuntivo n. 2 è volta, oltre che al riequilibrio del PEF della Concessione, anche alla migliore definizione dei rispettivi diritti e obblighi, nonché alla corretta allocazione dei rischi, secondo le norme e i principi applicabili ai contratti di concessione, e alla luce delle risultanze emerse in sede di verifica del Verbale, come riportate alle lettere (O), (P) e (S) delle premesse.

In funzione dei suddetti obiettivi, le Parti hanno stilato una matrice dei rischi, di cui all'Allegato n. 3 al presente Atto Aggiuntivo n. 2, che riporta la corretta ripartizione dei rischi, come definita nel presente Atto Aggiuntivo n. 2.

A tale scopo, le Parti convengono che, ai fini di eventuali ulteriori interventi preordinati ad assicurare il riequilibrio finanziario del progetto, non avranno valore le previsioni di cui all'art. 1, punto 13 ('Evento Destabilizzante') n. ii, x, xi, xii, xiii della Convenzione, con la conseguenza che quanto ivi previsto deve intendersi espunto, come meglio specificato

all'art. 5, paragrafo 1 del presente Atto Aggiuntivo n. 2. Conseguentemente, per effetto di quanto sopra, e delle ulteriori modifiche di dettaglio, specificate all'art. 5, paragrafo 1 del presente Atto Aggiuntivo n. 2, il rischio operativo, comprensivo del rischio connesso ai volumi di domanda e/o di traffico programmati e/o realizzati, è da intendersi allocato in capo al Concessionario, come risulta anche dalla matrice dei rischi, di cui all'Allegato n. 3 al presente Atto Aggiuntivo n. 2.

In considerazione delle modifiche apportate dal presente Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione e del nuovo assetto di equilibrio raggiunto, anche grazie alla previsione del contributo pubblico, di cui al paragrafo 1 del presente articolo, nonché tenendo conto del fatto che le stime di traffico, su cui si basa il PEF Contrattuale - Allegato n. 1 al presente Atto Aggiuntivo n. 2 -, sono particolarmente prudenti, le Parti concordano di introdurre un meccanismo di "revenue sharing", imponendo un tetto al possibile aumento di redditività derivante dalla Concessione.

A tale scopo, le Parti concordano che, ai fini della revisione della Concessione in favore del Concedente, ex art. 22, lett. a (ii) della Convenzione, la definizione di 'Evento Favorevole', di cui all'art. 1, punto 14, n. iv della Convenzione, sia modificata e sostituita nel seguente modo:

"un aumento del TIR di progetto superiore al valore soglia del 6,5%. In tal caso, le Parti procederanno al riequilibrio del PEF attraverso gli strumenti previsti dall'art. 22 della Convenzione, fino al raggiungimento del suddetto valore soglia".

6. OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO PER L'EROGAZIONE DEL CONTRIBUTO UE

Il Concessionario si impegna, assumendone il relativo rischio, ad effettuare la rendicontazione dei lavori e servizi, secondo le forme e le modalità stabilite nelle pertinenti decisioni INEA, di cui agli Allegati nn. 4, 5 e 6 al presente Atto Aggiuntivo n. 2, oltre che secondo le norme nazionali in tema di contabilità dei lavori pubblici, sulla base dei SAL che saranno, via via, predisposti in coerenza con la realizzazione delle opere.

L'Autorità, ferma restando la esclusiva responsabilità in capo al Concessionario per quanto concerne il rispetto dei termini e condizioni previste ai fini dell'erogazione dello stesso, si impegna a versare tempestivamente al Concessionario, con valuta compensata, l'ulteriore Contributo UE di cui al Progetto Venezia-Patrasso, secondo quanto previsto all'Allegato n. 4 al presente Atto aggiuntivo n. 2, una volta erogato dall'INEA e ricevuto dalla Autorità medesima, fermo restando quanto previsto al paragrafo 1 del presente articolo per quanto riguarda il divieto al Concessionario di pagamento di alcun interesse quale forma di remunerazione del prestito soci/debito subordinato nonché di distribuzione dei dividendi. Resta la possibilità di concordare con

il Concessionario l'eventuale compensazione con le somme da quest'ultimo dovute a titolo di canone.

Si precisa che il Contributo UE, di cui sopra, sarà versato dall'INEA all'Autorità per il tramite del conto dedicato del Ministero dell'Economia e delle Finanze, previo controllo ed approvazione delle spese sostenute, debitamente rendicontate e certificate, in base alle modalità e scadenze previste nell'Allegato n. 4 al presente Atto Aggiuntivo n. 2.

7. REALIZZAZIONE DEI LAVORI

Fermo restando quanto previsto al paragrafo 3 del presente articolo, in ordine all'esecuzione dei lavori preordinati alla realizzazione del Parcheggio Multipiano e alle relative tempistiche, come meglio specificate nel Cronoprogramma, il Concessionario si impegna ad ultimare le seguenti opere:

a) escavo Darsena Sud entro e non oltre il 31.03.2020, salvo eventuali ulteriori proroghe che potranno essere concesse da INEA;

b) completamento piazzali immediatamente adiacenti alla Darsena Sud (escluso lo strato di usura ed il *binder*, come meglio riportato nella planimetria, di cui all'Allegato n. 3 al presente Atto Aggiuntivo n. 2), già previsti nel *layout* originario di progetto, entro e non oltre il 31.12.2020.

Fermo restando ogni altro impegno previsto in capo al Concessionario, ai sensi degli Allegati nn. 4, 5 e 6 al presente Atto Aggiuntivo n. 2, nel caso di mancato completamento dei lavori di escavo della Darsena Sud entro la predetta data il Concessionario, salva l'ipotesi in cui il ritardo sia determinato da fatti non imputabili allo stesso, in quanto ascrivibili al Concedente o a forza maggiore, sarà esclusivo responsabile per l'eventuale revoca del finanziamento a valere sul Progetto ADRIAMOS, di cui all'Atto Aggiuntivo n. 1.

La responsabilità si estende all'intera somma del contributo a valere sul Progetto ADRIAMOS, già ricevuto, che è pari ad € 5.511.758,85, oltre a quanto riconosciuto a favore del Concessionario nel Progetto Venezia-Patrasso, fino ad un massimo di € 2.529.500,00.

Analogamente, in caso di mancato completamento delle opere di cui sopra nei termini convenuti, il Concessionario, ferme le conseguenze sopra riportate relativamente all'eventuale revoca dei contributi UE, sarà esposto all'applicazione delle penali, di cui all'art. 14 della Convenzione, oltre a dover restituire all'Autorità le somme dalla stessa versate a titolo di contributo pubblico, in forza del paragrafo 1 del presente articolo. Tale restituzione potrà avvenire mediante escussione della polizza fideiussoria prevista dal medesimo paragrafo 1 al presente articolo.

8. GARANZIE

Fermo restando quanto previsto al paragrafo 1 del presente articolo circa la polizza a garanzia del contributo pubblico, il Concessionario, alla data di sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 2, in aggiunta alle garanzie già previste ai sensi dell'art. 25 della Convenzione, ha fornito all'Autorità - ex art. 17 del Reg. Cod. Nav. - la polizza fideiussoria per un importo pari ad € 2.000.000,00, a garanzia del canone corrente e, più in generale, di tutti gli obblighi derivanti dalla Concessione, con previsione di clausola di pagamento a prima richiesta e senza eccezioni, nonché rinuncia al *beneficium excussionis*.

Il Concessionario ha, altresì, prestato a favore dell'Autorità adeguata polizza fideiussoria, escutibile a prima richiesta, senza eccezioni e con rinuncia al *beneficium excussionis*, a garanzia del pagamento dell'importo di € 1.505.883,61, ricompreso nel piano di rateizzazione dei canoni non versati e maturati alla data del 31.12.2017, di cui al paragrafo 2 del presente articolo, da versare *pro rata* a partire dal 2024. La predetta polizza potrà essere dal Concessionario, via via, ridotta, in ragione del pagamento delle singole rate.

Alternativamente, è possibile per il Concessionario procedere ottenendo e presentando al Concedente un adeguamento della vigente polizza UNIPOLSAI n. 96/148395321 rispetto alle nuove condizioni del piano di rateizzazione, così come convenuto al paragrafo 2 del presente articolo.

Rimane, ovviamente, fermo l'obbligo, per il Concessionario, di procedere al rinnovo della predetta polizza UNIPOLSAI alla scadenza, fino al termine ultimo di durata della Concessione.

Tutte le garanzie di cui al presente paragrafo, così come quella disciplinata al paragrafo 1 del presente articolo, dovranno essere rilasciate da imprese bancarie, o assicurative, che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano le rispettive attività, o rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo, di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385 e ss.mm.ii., che svolgono in via esclusiva, o prevalente, attività di rilascio di garanzie e che sono sottoposti a revisione contabile da parte di una società di revisione iscritta nell'albo previsto dall'articolo 161 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e ss.mm.ii., e che abbiano i requisiti minimi di solvibilità richiesti dalla vigente normativa bancaria assicurativa.

Si precisa che il rilascio delle garanzie di cui al presente paragrafo e al paragrafo 1 del presente articolo, nelle forme e nei termini indicati, ed il loro mantenimento in vigore per tutta la durata prevista costituiscono condizione essenziale ai fini della validità ed

efficacia del presente Atto Aggiuntivo n. 2. Resta inteso tra le Parti che la mancata prestazione di tali garanzie, ovvero il mancato rinnovo e mantenimento in pieno vigore ed efficacia delle stesse, nel termine di 60 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 2, costituirà *ipso iure* causa di risoluzione dello stesso e di decadenza dalla Concessione, ai sensi dell'art. 47 Cod. Nav.

Di seguito, per una compiuta rappresentazione, si riporta l'elenco delle polizze che accompagnano il rapporto concessorio ed il presente Atto Aggiuntivo n. 2:

IMPORTO GARANTITO	CAUSALE GARANZIA
€ 2.000.000,00	CONTRIBUTO PUBBLICO (*)
€ 2.000.000,00	CANONE CORRENTE
€ 1.505.883,61	PIANO RATEAZIONE
€ 3.861.675,40	PERFORMANCE BOND
€ 100.000,00	ATTIVITA' D'IMPRESA (**)
€ 2.175.310,87	PIANO RATEAZIONE (ARRETRATO AL 31.12.2015)

(*) importo garantito da modulare in funzione dei SSAALL maturati e liquidati fino ad un massimo di euro 9.000.000. La predetta garanzia sarà svincolata e restituita al Concessionario solo a conclusione dei lavori in programma alla data del 31.12.2023.

(**) importo che andrà adeguato in relazione ai traffici effettivi.

ART. 5. MODIFICHE ALLA CONVENZIONE

5.1 Il testo della Convenzione, come modificato ed integrato dall'Atto Aggiuntivo n. 1, è modificato ed integrato come segue:

- (i) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), il punto 3 ("**Caso Base**") e il punto 4 ("**Caso Base Iniziale**") sono soppressi.
- (ii) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), dopo il punto 8) è aggiunto il seguente nuovo punto "8-bis) "**Contributo pubblico**": *indica il contributo concesso dall'Autorità Concedente ai sensi dell'articolo 21*".
- (iii) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), dopo il punto 8-bis) è aggiunto il seguente nuovo punto "8-ter) "**Contributi UE**": *indica i finanziamenti a favore del Concessionario ai sensi delle decisioni sui Progetti UE "ADRIAMOS" e "Venezia-Patrasso", quali disciplinati dalle seguenti decisioni: Grant Agreement INEA/CEF/TRAN/M216/1349460 relativo al Progetto Venezia-Patrasso e Lettera di proroga INEA Ref. Ares (2019)4644178 - 17/07/2019; Decisione della Commissione Europea n. 8186 del 16.11.2012 relativa al Progetto ADRIAMOS;*"
- (iv) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), punto 13) ("**Evento Destabilizzante**") sono eliminati i sottopunti ii, x, xi, xii, xiii;
- (v) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), punto 14) ("**Evento Favorevole**") il sottopunto iv è sostituito come segue: *"un aumento del TIR di progetto superiore al*

valore soglia del 6,5%. In tal caso, le Parti procederanno al riequilibrio del PEF attraverso gli strumenti previsti dall'art. 22 della Convenzione, fino al raggiungimento del suddetto valore soglia" ed è aggiunto il seguente nuovo sottopunto "vi. una consistenza delle opere rispetto a quella risultante dagli elaborati grafici di progetto esecutivo, emergente dai collaudi, inferiore all'importo inserito nel PEF Contrattuale";

(vi) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), dopo il punto 25), è aggiunto il seguente nuovo punto "25-bis) "**Parcheggio Multipiano**": è il parcheggio multipiano di 50.000 mq per stoccaggio di n. 2800 auto medie che il Concessionario realizzerà ferme le previsioni di cui all'articolo 6".

(vii) all'art. 1 ("**Valore delle premesse e definizioni**"), la definizione di cui al punto 27 è sostituita come segue: "27) "**Piano economico e finanziario Contrattuale o PEF Contrattuale**": significa il piano di copertura degli investimenti e di svolgimento della gestione, asseverato da un istituto di credito, posto a base dell'offerta del Concessionario, così come aggiornato in data [•], sulla base della rimodulazione degli investimenti, per una durata di anni 50 (cinquanta) a partire dal 19.07.2012;".

(viii) l'art. 4 ("**Realizzazione dell'Opera**") è sostituito come segue: "Fatto salvo quanto previsto all'articolo 6 in merito alla realizzazione del Parcheggio Multipiano, l'opera dovrà essere completata nella configurazione definitiva, comprensiva dell'escavo della Darsena Sud e dei piazzali retrostanti (escluso lo strato di usura ed il binder, come meglio riportato nella planimetria allegata) secondo quanto previsto nel Cronoprogramma e, comunque, entro il 31.12.2020, fermo il termine essenziale di completamento dell'escavo della menzionata Darsena sud entro il 31.03.2020 per quanto riguarda le conseguenze di eventuale revoca dei Contributi UE. Fermo restando ogni altro impegno previsto in capo al Concessionario, ai sensi delle decisioni relative ai Contributi UE, nel caso di mancato completamento dei lavori di escavo della Darsena Sud entro la predetta data, il Concessionario, salva l'ipotesi in cui il ritardo sia determinato da fatti non imputabili allo stesso, in quanto ascrivibili al Concedente o a forza maggiore, sarà esclusivo responsabile per l'eventuale revoca del finanziamento a valere sul Progetto ADRIAMOS, di cui all'Atto Aggiuntivo n. 1. La responsabilità si estende all'intera somma del contributo a valere sul Progetto ADRIAMOS, già ricevuto, che è pari ad € 5.511.758,85, oltre a quanto riconosciuto a favore del Concessionario nel Progetto Venezia-Patrasso, fino ad un massimo di € 2.529.500,00. Analogamente, in caso di mancato completamento delle opere di cui sopra nei termini convenuti, il Concessionario, ferme le conseguenze sopra riportate relativamente all'eventuale revoca dei Contributi UE, sarà esposto all'applicazione delle penali, di cui all'articolo 14, oltre a dover restituire al Concedente le somme

dallo stesso versate a titolo di Contributo pubblico, ai sensi dell'articolo 21. Tale restituzione potrà avvenire mediante escussione della polizza fideiussoria prevista dal medesimo articolo 21.”;

- (ix) all'art. 6 (“**Durata della Concessione**”) le parole “*anni 40 (quaranta) decorrenti dalla data di sottoscrizione della presente convenzione/concessione cui corrisponderà altresì la consegna delle aree, comprensivi di un anno per la predisposizione dei progetti e l'acquisizione delle autorizzazioni*” sono sostituite dalle parole “*anni 50 (cinquanta), decorrenti dalla data del 19 luglio 2012.*”

Le Parti convengono che la realizzazione del Parcheggio Multipiano dovrà essere avviata entro e non oltre il 01.01.2030 e completata entro i successivi 900 giorni naturali e consecutivi.

Le Parti, conseguentemente, convengono che il Concessionario dovrà consegnare all'Autorità la progettazione definitiva del Parcheggio Multipiano entro il 30.06.2028 e, quindi, predisporre e consegnare il progetto esecutivo nel termine di 180 giorni, naturali e consecutivi, dalla formale approvazione del progetto definitivo da parte dell'Autorità.

A seguito dell'approvazione della progettazione esecutiva, il Concessionario dovrà aggiudicare a un esecutore terzo, con gara, i relativi lavori, che non potranno prevedere una durata superiore ai 900 giorni, naturali e consecutivi.

Resta la facoltà del Concessionario di anticipare, secondo le esigenze operative cui dovesse essere tenuto a fare fronte, la redazione delle progettazioni definitiva ed esecutiva e la esecuzione dei lavori preordinati alla costruzione del Parcheggio Multipiano. In tale caso restano fermi i termini di consegna del progetto esecutivo (180 giorni, naturali e consecutivi, dall'approvazione del progetto definitivo) e di completamento dei lavori (900 giorni, naturali e consecutivi, dall'aggiudicazione della gara).

Le Parti convengono che l'Autorità, qualora dal collaudo del Parcheggio Multipiano, eseguito secondo l'istruttoria tecnico economica preordinata all'approvazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo del Parcheggio Multipiano, risulti un minor valore delle opere rispetto a quello considerato nel PEF Contrattuale, pari a € 32.408.389,98, da cui una riduzione dell'ammontare degli investimenti, provvederà alla rideterminazione del termine di scadenza della concessione al fine di renderne coerente la durata con il volume degli investimenti. Conseguentemente, sarà ridefinito il valore delle rate di canoni che andrà commisurato alla durata residua della Concessione alla stregua della eventuale ridefinizione del termine ai sensi di quanto sopra pattuito.

La rideterminazione della durata della Concessione dovrà, comunque, assicurare l'equilibrio del progetto alle condizioni di cui al PEF Contrattuale. Tale riequilibrio non è dovuto laddove lo squilibrio dipenda da qualsiasi altra causa di riduzione dei ricavi o aumento dei costi, eventualmente, nel frattempo, subentrata e non riconducibile alla riduzione della durata, o ad Eventi Destabilizzanti

Le Parti precisano che, in ogni caso, il termine del 19.07.2062 non potrà essere superato nemmeno nel caso in cui l'investimento per la realizzazione del Parcheggio Multipiano dovesse essere superiore a quello indicato nel PEF Contrattuale ed accertato in sede di collaudo.

Le Parti danno e prendono reciprocamente atto che, in caso di mancata realizzazione del Parcheggio Multipiano, la durata della concessione rimane fissata al 19.07.2052, senza che il Concedente attui alcun riequilibrio in favore del Concessionario, fatti salvi i casi di Forza Maggiore. Rimane, invece, comunque applicabile la disciplina prevista per il verificarsi di Evento Favorevole al Concedente. Le rate dei canoni pregressi saranno conseguentemente riviste in funzione della scadenza della Concessione al 10.07.2052”.

- (x) all'art. 7 (“**Società Concessionaria**”) alla fine del secondo capoverso, dopo “collaudo dell’Opera”, è aggiunto il seguente periodo “, salvi i casi eccezionali in cui le norme consentono - in presenza di soggetti falliti, o che hanno perso i requisiti - la modifica della compagine aggiudicataria, e ferma restando la necessaria comprova dei requisiti in capo agli eventuali subentranti, da parte dell’Autorità.”. Al terzo capoverso, le parole “D.P.R. 3.6.1998 n. 252” sono sostituite dalle parole “D.Lgs. 6.9.2011 n. 159 e ss.mm.ii.”;
- (xi) l'art. 8 (“**Fasi della Concessione**”) è così sostituito: “Il Concessionario si impegna alla realizzazione delle opere previste dal piano di investimenti, nel rispetto del Cronoprogramma allegato sub. doc. 9”.
- (xii) all'art. 14 (“**Penali**”) il secondo capoverso è sostituito come segue: “Fermo restando quanto previsto in merito all’obbligo di restituzione dei Contributi UE e del Contributo pubblico nel caso di mancata ultimazione dell’escavo della Darsena Sud entro il 31.3.2020, resta inteso che, in caso di ritardo da parte del Concessionario, per cause ad esso imputabili, nell’esecuzione dell’opera entro una delle scadenze fissate, sarà applicata una penale giornaliera, corrispondente al canone demaniale giornaliero dovuto ai sensi del successivo articolo 16 e, comunque, sino ad un massimo pari al 10% del valore delle opere, come risultante dal PEF Contrattuale”;
- (xiii) all'art. 15 (“**Collaudo e messa in servizio delle opere e degli impianti della Concessione**”) è aggiunto il seguente nuovo comma: “Il Concedente potrà, altresì, procedere a collaudi in corso d’opera. Laddove dall’effettuazione dei suddetti

collaudi emergesse una consistenza delle opere, rispetto a quella risultante dagli elaborati grafici di progetto esecutivo, inferiore all'importo inserito nel PEF Contrattuale, tale circostanza sarà riconducibile a un Evento Favorevole, ai sensi dell'art. 1, comma 14 della Convenzione e determinerà l'obbligo di procedere al riequilibrio della Concessione a favore del Concedente”;

(xiv) l'art. 16 (“**Canone di Concessione e condizioni generali di gestione**”) è sostituito come segue:

“Il Concessionario corrisponderà al Concedente un canone annuo a titolo di concessione demaniale determinato sulla base delle voci unitarie di canone disposte dal D.l. 19 luglio 1989, del D.L. n. 400/1993, convertito nella legge 494/1993 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n.400, recante disposizioni per determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime”, del Tariffario dei Canoni Demaniali 2018 emanato con Ordinanza n. 10 del 27.12.2017, nonché in attuazione delle disposizioni di cui al Regolamento della Autorità Portuale di Venezia - ora Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - “Regolamento concernente i criteri e le modalità di concessione pluriennale dei beni demaniali marittimi”, Comitato Portuale Delibera n. 30 del 18 novembre 2010, nonché del “Regolamento per le Concessioni Demaniali nei porti di Venezia e Chioggia”, Comitato di Gestione Delibera n. 11 del 14 dicembre 2018. Il predetto canone annuo è stabilito, quindi, come segue:

- *per l'anno 2018, in € 612.000,00 da pagarsi alle ordinarie scadenze, anche con compensazione su somme dovute;*
- *a partire dall'01.01.2019 e fino al 31.12.2023, il canone demaniale annuale dovuto dal Concessionario sarà pari ad € 800.000,00 (maggiorato annualmente a partire dal 2020 degli adeguamenti dell'indice ISTAT rilevato per l'anno precedente) da pagarsi alle ordinarie scadenze anche con compensazione su somme dovute;*
- *a partire dall'01.01.2024 e fino al termine della Concessione, il canone demaniale annuale dovuto dal Concessionario (come stabilito al punto precedente) sarà incrementato - in considerazione del maggior valore acquisito dalle aree in concessione a seguito degli investimenti realizzati anche con il concorso finanziario della Concedente per tramite del Contributo pubblico, di cui all'articolo 21 - di € 120.000,00 e rimarrà sottoposto annualmente ad adeguamento ISTAT dal 2025;*
- *i canoni pregressi, scaduti e non pagati, maturati alla data del 31.12.2017, complessivamente pari ad € 3.681.194,48 (comprensivi di canone demaniale e canone in misura fissa e variabile per autorizzazione ex art. 16 L. n. 84/1994*

e s.m.i., fino alla nota addebito n.90041 del 21.02.2018 di € 17.679,40, relativa a canone impresa IV trimestre 2017) saranno corrisposti (unitamente al canone demaniale corrente) a partire dal 2024 pro rata, pari ad € 94.390,00/anno, per l'intero arco temporale di durata della Concessione, oltre ad interessi al tasso pari all'EURIBOR 3 mesi (o indicatore equivalente ove non più in uso), maggiorato dello spread del 2%. In caso di Euribor (o tasso equivalente di riferimento) negativo, il tasso applicato non potrà essere inferiore al valore dello spread. Gli interessi saranno applicati a decorrere dalla data di scadenza delle fatture emesse e sino al pagamento di ciascuna rata così calcolata. Qualora il rapporto concessorio si interrompesse per qualsiasi causa prima della scadenza fissata, il Concessionario sarà tenuto in ogni caso a corrispondere al Concedente le quote residue dei canoni demaniali pregressi pari € 94.390,00/anno, dovute sino alla scadenza del 19.07.2062, oltre agli interessi maturati secondo il precedente schema.

Conseguentemente, l'importo da versare annualmente al Concedente, a partire dall'01.01.2024, è pari, complessivamente, ad € 1.014.390,00 (di cui € 920.000,00 a titolo di canoni demaniali e € 94.390,00 a titolo di pagamento dei canoni scaduti alla data del 31.12.2017), salvi gli interessi e gli aggiornamenti ISTAT, calcolati nella misura e con le modalità di cui sopra.

Il canone annuo sarà versato dal Concessionario in rate trimestrali anticipate.

Il mancato pagamento di quattro rate trimestrali del canone comporta la decadenza per inadempimento ex art. 47 cod. nav.

Gli standard che il Concessionario deve rispettare per la gestione dei Servizi sono definiti nell'allegato Specifiche e caratteristiche dei Servizi allegato n. 4 della Convenzione.

Il canone potrà essere eventualmente rivisto solo in aumento in relazione a quanto previsto negli artt. 21 e 22.”;

(xv) all'art. 18 (“**Controllo della gestione**”), dopo l'ultimo periodo, sono aggiunti i seguenti commi:

“Il Concessionario si obbliga a presentare al Concedente un report semestrale relativo alla gestione, che dia evidenza dei flussi di traffico e della situazione economico-finanziaria del periodo, volto a verificare l'andamento dell'attività ai fini dell'eventuale attivazione del meccanismo di revisione, di cui all'articolo 22.

Il Concedente, nell'ambito delle attività di controllo della gestione, di cui al presente articolo, vigilerà affinché sia mantenuta, nel tempo, l'allocazione dei rischi evidenziata nella Matrice dei rischi, allegata sub 3.”.

(xvi) all'art. 19 (“**Subappalto della gestione**”) è inserito un nuovo ultimo comma come segue:

“Troveranno comunque applicazione le norme di cui agli artt. 34 e 37-quinquies della Legge n. 109/1994, fermi restando i limiti di cui all’art. 18 comma 7 della L. n. 84/1994 e s.m.i.”;

(xvii) all’art. 21 (“Equilibrio economico finanziario”): il titolo dell’articolo è sostituito da: “Equilibrio economico finanziario e Contributo pubblico”;

alla fine del primo capoverso sono aggiunti i seguenti capoversi:

- *“Il Concessionario è beneficiario dei Contributi UE di cui alle decisioni allegare sub (...), alle condizioni ivi prescritte, tra cui il completamento dei lavori entro i termini previsti, pena la revoca dei suddetti contributi;*
- *Ai fini di garantire l’equilibrio del PEF, il Concedente riconosce un Contributo pubblico, a titolo di prezzo, per l’importo di € 9.000.000,00. Il riferito importo è, nel limite di € 2.000.000,00, oggetto di erogazione, a titolo di anticipazione. Il residuo importo di € 7.000.000,00 deve essere erogato per Stati di Avanzamento Lavori (“SAL”) mensili, afferenti alle opere di completamento della Darsena Sud e dei retrostanti piazzali, di cui all’articolo 4. La quota per ogni SAL sarà pari al 65% del valore delle opere via via allibrate e contabilizzate, fino alla concorrenza della richiamata somma di € 7.000.000,00. Il Contributo pubblico è condizionato alla prestazione di una garanzia fideiussoria escutibile a prima richiesta, senza eccezioni e con rinuncia al beneficium excussionis, a garanzia dell’importo dell’anticipazione. L’importo garantito dovrà essere adeguato al progressivo Contributo pubblico che sarà erogato dal Concedente, a fronte dei SAL, alle stesse condizioni. La polizza potrà essere escussa parzialmente, o totalmente, dal Concedente nel caso di inesatto o mancato completamento delle opere nei termini convenuti. Il Concessionario sarà liberato dalla garanzia una volta che le opere realizzate avranno ottenuto i necessari collaudi, come previsto dall’art. 156, comma 3 del D.Lgs. 163/2006. Il Concedente, nel corso della fase esecutiva dei lavori, si riserva di rinegoziare, su richiesta del Concessionario, la presente clausola, eventualmente concordando la riduzione, o eliminazione, della garanzia con assunzione, in tal caso, di responsabilità solidale dei soci del Concessionario, ai sensi dell’art. 156 del D.Lgs. 163/2006, ai fini della restituzione del Contributo pubblico.*
- *Il Concessionario non pagherà alcun interesse quale forma di remunerazione del prestito soci/debito subordinato, né distribuirà alcun dividendo, fino al collaudo.”;*
- all’originario secondo capoverso, ora quinto, le parole “21.1” sono sostituite dalle parole “21.8”;

- l'originario terzo capoverso, ora sesto, che così dispone *"Il piano economico finanziario è aggiornato, con la definizione di un nuovo Caso Base all'inizio del periodo di gestione e successivamente ogni cinque anni"*, è soppresso;
- (xviii) all'art. 22 ("**Revisione della Concessione**"), alla lettera (d) la frase: *"il Caso Base sarà sostituito dall'applicazione del Modello Economico Finanziario posta a base della revisione."* va sostituita con: *"il nuovo Modello Economico Finanziario sarà quello posto a base della revisione."*
- La lettera (e) è sostituita come segue: *"Infine, nel caso in cui, entro un ulteriore periodo di [90 (novanta)] giorni, naturali e consecutivi, non si sia raggiunto un accordo tra le Parti in merito alle condizioni di revisione, ai sensi del presente articolo, ciascuna delle Parti può esercitare il diritto di recedere dalla Convenzione, ai sensi dell'art. 19, comma 2 bis della legge 109/94 e s.m.i.. In caso di attivazione della Revisione della Concessione basata sui punti (i) e (iii) della lettera (a), il Concessionario avrà diritto alle somme indicate all'articolo 31, secondo capoverso, limitatamente alle lettere a) e b) della presente Convenzione e fermi restando i limiti di indennizzo previsti dall'art. 42 cod. nav., ultimo comma."*
- (xix) Alla fine dell'art. 24 ("**Alta supervisione**") si inserisce il seguente capoverso: *"Per il monitoraggio periodico sull'andamento della gestione dei lavori e dei servizi si rinvia alle disposizioni di cui al precedente articolo 18."*
- (xx) all'art. 25 ("**Garanzie**") sono inseriti i seguenti capoversi: *"Oltre alle garanzie previste dai precedenti capoversi del presente articolo, e oltre alla polizza prevista a garanzia del Contributo pubblico ai sensi dell'articolo 21, il Concessionario è tenuto a fornire, ex art. 17 del Reg. Cod. Nav., adeguata polizza fideiussoria per un importo pari ad € 2.000.000,00, a garanzia del puntuale pagamento del canone demaniale corrente e, più in generale, di tutti gli obblighi derivanti dal Contratto di Concessione. Il Concessionario è altresì tenuto a fornire adeguata polizza fideiussoria, a garanzia del pagamento dell'importo di € 1.505.883,61, ricompreso nel piano di rateizzazione concordato tra le Parti, e relativo ai canoni pregressi maturati fino al 31.12.2017, da versare pro rata, a partire dal 2024. Alternativamente, è possibile per il Concessionario procedere ottenendo e presentando al Concedente un adeguamento della vigente polizza UNIPOLSAI n. 96/148395321 rispetto alle nuove condizioni del piano di rateizzazione, di cui all'articolo 16.*
- Rimane, ovviamente, fermo l'obbligo, per il Concessionario, di procedere al rinnovo della predetta polizza UNIPOLSAI alla scadenza, fino al termine ultimo di durata della Concessione.*
- La polizza a garanzia dei canoni pregressi maturati fino al 31.12.2017 potrà essere dal Concessionario, via via, ridotta a ragione del pagamento delle singole rate.*

Tutte le garanzie di cui al presente articolo, ivi compresa quella di cui all'articolo 21, dovranno essere munite della clausola di escussione a prima richiesta, senza eccezioni e con rinuncia al beneficium excussionis, ed essere rilasciate da imprese bancarie o assicurative che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano le rispettive attività o rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo, di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 1993, n. 385 e ss.mm.ii., che svolgono in via esclusiva, o prevalente, attività di rilascio di garanzie e che sono sottoposti a revisione contabile da parte di una società di revisione iscritta nell'albo, previsto dall'articolo 161 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e ss.mm.ii. e che abbiano i requisiti minimi di solvibilità richiesti dalla vigente normativa bancaria assicurativa.

Il rilascio delle garanzie di cui al presente articolo, ivi compresa quella di cui all'articolo 21, nelle forme e nei termini sopra indicati ed il loro mantenimento in vigore per tutta la durata prevista costituisce condizione essenziale ai fini della validità ed efficacia della Concessione; la mancata prestazione di alcuna di tali garanzie ovvero il mancato rinnovo e mantenimento in pieno vigore ed efficacia delle stesse, nel termine di 60 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 2 costituirà ipso iure causa di risoluzione del Contratto di Concessione e di decadenza ai sensi dell'art. 47 Cod. Nav. ”.

(xxi) alla fine dell'art. 26 (“**Assicurazioni**”) la parte di frase: “*garanzia del canone dovuto.*” è sostituita da “*garanzia dei canoni dovuti per concessione demaniale e autorizzazione d’impresa.*”.

(xxii) l'art. 28 (“**Forza Maggiore**”) è sostituito come segue: “*Per forza maggiore s’intendono eventi o circostanze indipendenti dalla volontà delle Parti, imprevedibili al momento della firma del Contratto di Concessione, che rendano impossibile, per una delle Parti, l’adempimento di tutte, o parte, delle proprie obbligazioni derivanti dal Contratto di Concessione, e, segnatamente:*

- *guerra, terrorismo, sommossa o simili eventi o circostanze non controllabili derivanti da simili eventi;*
- *atti di sabotaggio e vandalismo;*
- *esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche non dipendenti dal Concessionario o sue controparti;*
- *dissesto naturale, quali terremoti, inondazioni;*
- *epidemie e contagi;*
- *sciopero o agitazione sindacale, con espressa esclusione di tali eventi se relativi ai dipendenti del Concessionario;*

- *impossibilità di accedere a materie prime o servizi necessari, quali, ad esempio, l'alimentazione elettrica, gas o acqua, con espressa esclusione dell'impossibilità derivante da inadempimento del Concessionario o delle controparti del Concessionario o da eventi che (anche se considerati forza maggiore ai sensi del relativo contratto) non possano considerarsi forza maggiore ai sensi del presente articolo;*
- *non sono, in alcun caso, considerate ipotesi di forza maggiore le eventuali oscillazioni nel traffico marittimo dovute a mutate condizioni di mercato, salvo che non sussista una grave e conclamata congiuntura economica nazionale e/o internazionale imprevedibile, con tutta l'ordinaria diligenza professionale, al momento della conclusione della Convenzione e dell'Atto Aggiuntivo n. 2 e non imputabile al Concessionario, che impedisca oggettivamente la normale prosecuzione delle attività dedotte in Concessione, indipendentemente dalle circostanze soggettive del Concessionario. Ove si verifichi un simile evento, lo stesso potrà essere considerato alla stregua di Evento Destabilizzante dovuto a forza maggiore laddove provochi - a parità di tutte le altre condizioni - una "eccessiva onerosità sopravvenuta" ai sensi dell'art. 1467 c.c., come indicato dall'ANAC nel Parere 6.3.2013 AG 39/2012, identificabile nell'abbattimento del TIR al 4%.*

Qualora si verifichi un qualsiasi evento di forza maggiore, la Parte che non può adempiere a causa di tale evento ne deve dare immediata comunicazione scritta all'altra Parte, descrivendo e documentando le cause che hanno determinato l'evento e indicandone la prevedibile durata. La Parte deve, altresì, indicare gli effetti e i rimedi che intende attivare.

Alla ricezione di tale informativa, le Parti individuano, in contraddittorio, le possibili azioni comuni di risoluzione e/o mitigazione degli effetti causati dalla forza maggiore. Ciascuna Parte è tenuta a prestare la propria collaborazione al fine di rimuovere le cause ostative.

Fermo restando quanto sopra, qualora, in seguito a un evento di forza maggiore, o altro evento non imputabile al Concessionario, quest'ultimo non sia in grado di realizzare, o completare, i lavori o di prestare, in tutto o in parte, i Servizi previsti nella Concessione, il Concessionario deve fornire al Concedente, nell'informativa, la descrizione dei lavori, o dei Servizi, o delle parti di essi, che non possono essere prestati a causa di tale evento, nonché di quelli che possono essere erogati, seppur parzialmente.

Entro 10 giorni, naturali e consecutivi, dall'avvenuta ricezione di tale informativa, il Concedente può chiedere eventuali chiarimenti, e sollevare eccezioni, circa le

motivazioni addotte dal Concessionario in relazione ai lavori, o ai Servizi, o alle parti di essi, non erogabili.

Ove il Concessionario contesti le eccezioni sollevate dal Concedente, le Parti hanno 30 giorni, naturali e consecutivi, di tempo per il raggiungimento di un accordo per disciplinare la ripresa dell'esecuzione dei lavori o del/dei Servizio/i interessato/i dall'evento. In caso di mancato raggiungimento dell'accordo, il Concedente applica le penali, di cui all'articolo 14.

Qualora il Concedente non richieda chiarimenti, o non sollevi eccezioni, sulla informativa inviata dal Concessionario, entro il termine di cui sopra, il Concessionario medesimo deve, comunque, continuare a eseguire i lavori o fornire i Servizi erogabili, indicati nell'informativa.

Qualora un evento di forza maggiore determini una sospensione dei lavori, parziale, e/o totale, per un periodo complessivamente inferiore a [60] giorni, naturali e consecutivi, decorrenti dalla data dell'informativa di cui al presente articolo, relativa a detto evento, il Concessionario avrà diritto, esclusivamente, ad un'automatica proroga dei rilevanti termini di conclusione dei lavori per un periodo pari a quello della sospensione, senza applicazione di penali ai sensi dell'articolo 14, e ferme restando le possibili conseguenze in relazione ai Contributi UE di cui alle decisioni allegate sub [•] e all'articolo 21. Qualora, invece, la sospensione si protragga oltre la suddetta durata, il Concessionario potrà anche richiedere la rideterminazione delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario, con le modalità di cui all'articolo 22, purché ne ricorrano i presupposti.

Ove l'evento di forza maggiore determini una sospensione dei Servizi, parziale, e/o totale, per un periodo complessivamente inferiore a [30] giorni, naturali e consecutivi, decorrenti dalla data dell'informativa di cui al presente articolo, relativa a detto evento, il Concessionario non avrà diritto ad alcuna proroga della Concessione. Qualora, invece, la sospensione si protragga oltre la suddetta durata, il Concessionario potrà anche richiedere la rideterminazione delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario, con le modalità di cui all'articolo 22 della Convenzione, purché ne ricorrano i presupposti.

In caso di forza maggiore che determini una sospensione, sui Servizi, protratta per più di [120] giorni, naturali e consecutivi, ciascuna delle Parti può richiedere la risoluzione della Convenzione, ai sensi dell'art. 1463 Cod. Civ., con le stesse conseguenze, in termini economici, previste per il caso di recesso per mancato accordo sulla revisione, di cui all'articolo 22“.

(xxiii) l'art. 29 (“**Modifiche di legge**”) è soppresso;

- (xxiv) all'art. 30 ("**Imprevisto**") dopo le parole "*firma del Contratto di Concessione*" sono inserite le parole "*che rientri nella definizione di Evento Destabilizzante di cui all'articolo 1.13*". Il secondo capoverso è sostituito come segue: "*Nel caso di una situazione di imprevisto, si procede ai sensi dell'articolo 22, purché ve ne siano i presupposti*";
- (xxv) dopo l'art. 30 si inserisce il seguente nuovo art. 30-bis "**Obblighi in tema di tracciabilità dei flussi finanziari**" – "*Il Concessionario assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari, per sé e per i propri subcontraenti, di cui all'art. 3, legge 13 agosto 2010, n. 136 e ss.mm.ii., dandosi atto che, l'inadempimento agli stessi determina la risoluzione di diritto, ex art. 1456 c.c., nonché la decadenza ai sensi dell'art. 47 Cod. Nav.*"
- (xxvi) all'art. 31 ("**Risoluzione della Concessione per inadempimento del Concedente e revoca della Concessione**"), dopo l'ultimo capoverso, si inserisce il seguente nuovo paragrafo: "*Nelle more dell'individuazione di un Concessionario subentrante, esclusivamente nella misura in cui sia necessario a garantire esigenze di continuità del servizio pubblico, il Concessionario è tenuto ad assicurare la gestione alle medesime modalità e condizioni della presente Convenzione.*"
- (xxvii) è inserito il seguente nuovo art. 31-bis ("**Decadenza dalla Concessione**"): "*Nei casi previsti dall'art. 47 cod.nav., ivi compresi quelli espressamente previsti nella presente Convenzione, il Concedente, prima di dichiarare la decadenza, fissa un termine entro il quale l'interessato può presentare le sue deduzioni. In tali ipotesi, al Concessionario decaduto non spetta alcun rimborso per opere eseguite né per spese sostenute.*
- (xxviii) *Inoltre, fatta salva la prova di ulteriori danni, spettano al Concedente: (i) i danni diretti, indiretti e materiali, nessuno escluso, subiti e subendi dal Concedente in ragione dell'inadempimento e conseguente risoluzione; (ii) tutti i costi necessari ad indire la gara per la selezione del nuovo concessionario o appaltatore; (iii) le penali a carico del Concessionario e i canoni dovuti.*";
- (xxix) all'art. 32 ("**Risoluzione per inadempimento del Concessionario**"), sono inseriti i seguenti commi:
"nel caso di risoluzione ai sensi del presente art. 32, spetta al Concedente il risarcimento dei danni patiti, fermo il diritto del Concessionario al pagamento dei lavori non ammortizzati, purché positivamente collaudati. Il collaudo sarà effettuato entro ... giorni dalla dichiarazione di risoluzione del contratto. Il risarcimento di competenza del Concedente riguarderà:
- *i danni diretti, indiretti e materiali, nessuno escluso, subiti e subendi dal Concedente in ragione dell'inadempimento e conseguente risoluzione;*

- *tutti i costi necessari al fine di eventualmente ripristinare le opere realizzate dal Concessionario per renderle conformi alla progettazione approvata;*
- *tutti i costi necessari ad indire la gara per la selezione del nuovo concessionario o appaltatore;*
- *le penali a carico del Concessionario e i canoni dovuti.”*

5.2 Le modifiche apportate alla Convenzione (come rivista ed integrata dall'Atto Aggiuntivo n. 1 rep. 1563/2012), di cui all'articolo 5.1 del presente Atto Aggiuntivo n. 2, sono recepite nel Testo Coordinato allegato al presente atto *sub* [•]. In caso di qualsiasi incoerenza tra le previsioni del Testo Coordinato ed il presente Atto Aggiuntivo n. 2, le previsioni del presente Atto Aggiuntivo n. 2 dovranno essere considerate prevalenti.

ART. 6. CONDIZIONI ECONOMICHE E FINANZIARIE

6.1. In relazione alle pattuizioni oggetto del presente Atto Aggiuntivo n. 2 ed al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario, le Parti - ai sensi e per gli effetti dell'art. 22 della Convenzione - hanno definito la revisione del PEF Contrattuale come da relazione esplicativa (All. xx).

6.2. Tale PEF Contrattuale indica l'esplicitazione dettagliata delle nuove condizioni che determinano l'equilibrio economico e finanziario della Concessione, con piena assunzione del rischio operativo in capo al Concessionario. L'indicatore di riferimento relativo alla condizione di equilibrio economico e finanziario del PEF è il TIR di progetto, calcolato sulla base dei flussi liberi, al 2019. Esso è pari a [5,67%].

6.3 Al fine di assicurare le necessarie risorse per il completamento delle opere relative al Terminal, ad eccezione del Parcheggio Multipiano, il Concessionario non pagherà alcun interesse quale forma di remunerazione del prestito soci/debito subordinato, né distribuirà alcun dividendo, fino al collaudo.

ART. 7. UNICITA' DEL CONTRATTO

7.1. Il presente Atto Aggiuntivo n. 2 e i relativi Allegati costituiscono, con il Contratto rep. 1446 del 29.07.2010 e la Convenzione e con l'Atto Aggiuntivo n. 1 rep. 1563 del 19.07.2012, il complesso delle pattuizioni e degli accordi intervenuti tra le Parti, essendo tesi alla realizzazione di un'unica operazione.

7.2. Per tutto quanto non espressamente disciplinato nel presente Atto Aggiuntivo n. 2, si continua ad applicare la disciplina del Contratto di Concessione rep. 1446 del 29.07.2010 e relativa Convenzione, nonché dell'Atto Aggiuntivo n. 1 rep. 1563 del 19.07.2012.

ART. 8. ALLEGATI

Sono allegati al presente **Atto Aggiuntivo n. 2:**

A.

B.

C.

D.

....

Letto, confermato e sottoscritto

Venezia, [●]